

النقل البحري للبضائع

معاونو الناقل البحري • تاجير السفن
النقل البحري
مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورج

دكتور
على جمال الدين عوض

الناشر
دار النهضة العربية
٢٢ شارع ماركس في
القاهرة



المكتبة العامة لمكتبة الاسكندرية

رقم الترخيص 43.056

خ. ٥٠٠

رقم التسجيل: ١٥٦٩٠

النقل البحري للبضائع

معاونو الناقل البحري * تأجير السفن
النقل البحري

مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورج

دكتور على جمال الدين عوض

الأستاذ بكلية الحقوق بجامعة القاهرة
المحامي

الناشر

دار النهضة العربية

مطبعة جامعة القاهرة
والكتاب الجامعي

١٩٩٢

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

يعتبر النقل البحرى أهم موضوعات القانون البحرى على الإطلاق ، وهو المحور الذى تدور حوله الموضوعات الأخرى ، وإن كانت هذه الموضوعات لا تقل غرابة وخروجاً على القواعد العامة فى كل من مشكلاتها وحلولها .

على أن الناقل البحرى فى الكثير الغالب من الحالات لابد له من الاستعانة بوكلاء ومعاونين له فى عمليات تسير السفينة واستغلالها ، لذلك كانت دراسة نشاط هؤلاء الوكلاء والمعاونين مقدمة لازمة لدراسة عملية النقل ذاتها .

ولذلك بدأنا بدراسة الربان ، وكيله اللازم ، ووكيل السفينة أو الوكيل البحرى ، ووكيل الشحنة ، ووكيل الترانزيت ، ثم المقاول البحرى ، فالمرشد ، فالقاطرة . وكل هؤلاء ليسوا ناقلين ، ولكنهم يساهمون مساهمة فعالة فى تنفيذ عقود إيجار السفينة وعقود النقل .

ونقسم دراسة نقل البضائع بحراً إلى أقسام ، يأتى فى أولها الأحكام العامة ، ثم إيجار السفينة عارية أو غير مجهزة ، فإيجارها مجهزة وهو ينقسم إلى يابىن ، إيجارها بالمدة وإيجارها بالرحلة ، ثم عقد النقل . ولكن نمهد فى كتاب أول ندرس فيه معاونى الناقل البحرى .

الكتاب الأول

معاونو الناقل البحري

الكتاب الأول

معاونو الناقل^(١)

معاونو الناقل الذين يتدخلون فى عملية النقل هم الربان ، ووكيل السفينة ، ووكيل الشحنه ، ووكيل الترانزيت ، والمقاول البحرى ، والقاطرات ، والمرشد .

الباب الأول

الربان Le Capitaine

١ - تعريف : الربان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة بصفة شرعية وتكون له عليها الرئاسة من الناحية الفنية والادارية^(٢) ، وله مطلق السلطات على ظهرها ، ولذلك قيل قديماً ان الربان على السفينة هو السيد بعد الله maître après Dieu . وللربان مركز خاص ليس له مثيل فى الحياة البرية ، فهو يمثل السلطة العامة على ظهر السفينة ، كما يمثل المجهز فى مصالحه التجارية . وهو عميد رجال الطاقم جميعاً ، لذلك خصه المشرع البحرى بفصل مستقل فى المواد ٩٢ إلى ١٠٧ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ . ونظم سلطاته القانون كذلك رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب على السفن الذى ألغى ما قبله من نصوص متعلقة بالموضوع والقانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٠ بشأن سلامة السفن .

وستنكم عن تعيين الربان وعزله ، وعن سلطاته ، وعن طبيعته علاقته بنوى الشأن فى الرحلة ، ثم عن مسؤوليته^(٣) .

Rodiere, les gens de mer, (Par Jamlu Merlin), 1980

(١)

Rodiere, Traité de droit maritime, les affrètements et les transports. t III
1970; L'Introduction. L'armement 1976. Rodiere et Pontavice. Droit Maritime,
1986. Dalloz. no. 255 et suivants.

على عبد الرحيم ١٩٨١ . رفعت فخري ١٩٩١ . محميت حافظ إبراهيم ١٩٩١ .

(٢) انظر المواد ٩٢ ، ٩٩ ، ١١٢

أولاً : تعيين الريان وعزله :

٢ - تعيين الريان : يتولى تعيين الريان الشخص الذى له استغلال السفينة أى المجهز ، لأن هذا التعيين يدخل فى استغلال السفينة . ويلتزم المجهز فى اختياره الريان بالشروط الادارية التى وضعها القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ بشأن الربانبة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين فى السفن التجارية .

- تقول المادة ٩٢ بحرى ، يعين مجهزة السفينة الريان ويعزله وللريان فى حالة عزله ، الحق فى التعويض أن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة .
وتضيف المادة ١٠٩ - (١) يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى ، ويعتبر الريان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز .

(٢) وتحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية المقصود بالريان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التى يجب توافرها فيهم .

٣- الريان ليس تاجراً : ويلاحظ أن المادة ٢ تجارى تعتبر تجارياً استخدام البحريين فى السفن التجارية ، ولذلك فتعيين الريان عمل تجارى بالنسبة للمجهز ، ولكنه ليس تجارياً بالنسبة للريان لأن النص يتكلم عن الاستخدام ولم يقل الاشتغال ، فهو ينظر إلى ناحية المجهز ، ولأن الريان لا يقوم بالأعمال البحرية لحسابه بل لحساب المجهز ، فهو لايعتبر تاجراً .

ثانياً : وظائف الريان :

يعتبر الريان ممثلاً للسلطة العامة على السفينة ، كما ينبو عن المجهز فى رعاية مصالحه التجارية الناشئة عن الرحلة أو المتعلقة بالسفينة ، وذلك إلى جانب قيامه بإدارة السفينة فنياً .

٤ - (١) اختصاصاته العامة : (٢) المشرع لما كانت السفينة خارج الدولة - إذ تحمل علمها - تعتبر كجزء من الدولة نفسها ولكنه جزء خارج

عن نطاق سلطاتها ، لذلك حرص القانون على تزويد الربان على السفينة بسلطات لا يملكها أحد إلا بتفويض من المشرع . فللربان سلطة التأديب على السفينة وعلى كل الموجودين فيها ، وله توقيع عقوبات عليهم (انظر القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) . وللربان اثناء الرحلة سلطة تحقيق ما يقع على السفينة من جرائم وتكون له صفة رجال الضبطية القضائية (المادة ٢٠ من القانون سالف الذكر) . كما ان له فوق ذلك سلطة التوثيق ، مثلا إثبات ما يحدث على السفينة من وقائع كالميلاد والوفاة وإبرام العقود ، وهى سلطة يقرها العرف الدولى والضرورة العملية وتنص عليها بعض التشريعات .

تقول المادة ٩٦ (١) يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة .

(٢) وتكون له على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة . وله توقيع العقوبات التأديبية طبقا للقوانين الخاصة بذلك .

وتضيف المادة ٩٧ (١) إذا حدثت ولادة أو وفاة اثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة وإتباع الاجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية .

(٢) وعلى الربان فى حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها الى السلطات الادارية المختصة فى أول ميناء من موانئ الجمهورية .

(٣) وإذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة بمرض معدى جاز للربان إنزاله فى اقرب مكان يمكن علاجه فيه .

كما تقول المادة ٩٩ : (١) إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان - الى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التى لا تحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى إثبات الجريمة .

(٧) ويحرر الربان تقريراً بالاجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة الى النيابة العامة او أحد رجال الضبطية القضائية في أول ميناء مصرى .

على ان الربان لا يعتبر لذلك موظفاً عمومياً ، لأنه إنما يقوم بعمله لحساب المجهز الخاص لا لحساب الدولة ، ويظل تابعاً وخاضعاً للمجهز ، وكل ما هناك أن المشرع أعطاه سلطات واسعة لتعذر إخضاع السفينة في عرض البحر لشخص آخر غيره .

٥ - اختصاصاته الخاصة : تنقسم هذه الاختصاصات إلى وظيفيتين : وظيفة فنية ، وأخرى تجارية .

٦ - أما الوظيفة الفنية : فتتخصر في قيادة السفينة ، ويتمتع الربان في أدائها باستقلال تام ومطلق ، بحيث لايجوز للمجهز أن يتدخل في أداء هذه الوظيفة^(١) بل ويجب على الربان أن يرفض أى أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية ، ويبطل كل شرط يضعه المجهز ليقيد به سلطة الربان . وعلى الربان أن يؤدى وظيفته هذه طبقاً لأصولها الفنية ، ويرجع الاقرار للربان بهذا الاستقلال إلى أن سلامة السفينة وما عليها يتوقفان على حزم الربان واحترامه للقواعد .

ولا يسمح لأحد بإملاء إرادته عليه ولا بمناقشة الربان أثناء وجود السفينة في البحر . ولكن ليس معنى ذلك أن للربان سلطة تحكمية وأنه لا سبيل إلى مساءلته ، بل إن مناقشته سلوكه أمر واجب عند عودة السفينة وقد زالت الظروف التي أوجبت استقلال الربان ، إذ لا مانع - عندئذ - من مطالبته بتبرير تصرفاته التي إتخذها بمحض إرادته ومباشرة منه لسلطاته ، وذلك بناء على طلب كل من أصابه ضرر أو من جانب السلطة العامة .

وقد وضع القانون في هذا النطاق بعض التزامات الربان ، قبل الرحلة ، وأثناءها ، وعند الوصول .

(١) كهلان ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٢٢ دوه ٥ - ٢٩٧ : نقض ٢٥ مارس سنة ١٩٢٩ دور ١٩ - ٢٥٢ تطبيق ربيير - روان ١٢ مايو سنة ١٩٢٦ دور ١٥ - ١٧ : تطبيق ربيير : استئناف كان ١٢ مارس سنة ١٩٢٠ ملحق ٨ - ١٦٧ .

٧- طبقاً للمادة ٩٣ : (١) للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه فى حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر .

(٢) ويجب على الربان أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بها فى موانئ الدولة التى توجد بها السفينة .

(٣) وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤمن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية .

وتقول المادة ٩٤ : (١) لايجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة الى مرسى أو ميناء مأمون .

(٢) ولايجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها ، وفى هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك .

وتضيف المادة ٩٥ : أن على الربان أن يتولى بنفسه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمرشد .

وفى بداية الرحلة وأثناءها ، على الربان أن يحتفظ فى السفينة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبضاعة والمسافرين والشحنة .

٨- وأثناء الرحلة على الربان أن يمسك دفترين على الأقل ، يسمى أحدهما دفتر الحوادث الرسمى للسفينة Le Livre de bord ، وأن كان الغالب أن يمسك دفتر آخرى ، مثلاً ، دفتر الماكينة . وإن يعد تقريراً بالحوادث غير العادية التى تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة ، ويسمى Rapport de mer .

وفيه تقول المادة ١٠٢ - (١) على الرّبان . أن يمكّ دفتر الحوادث الرسمي livre de bord للسفينة ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الادارة البحرية المختصة .

(٢) ويذكر في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويشمل الدفتر بياناً بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرين والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة .

(٣) ويجب على الرّبان في السفن ذات المحرك أن يمكّ دفترًا خاصًا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي اخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

مادة ١٠٣ - على الرّبان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

مادة ١٠٤ - (١) إذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الرّبان أن يعد تقريراً بذلك .

(٢) وعلى الرّبان أن يقدم التقرير إلى الادارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى ، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

(٣) وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلّم صورة منه إلى الرّبان . ويجوز في جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير .

(٤) ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورى القصوى أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور^(١).

وللتقرير البحرى الذى يقدمه الربان عند انتهاء كل رحلة حجيته فى إثبات الوقائع التى حدثت أثناءها ، وهو نص له ما يقابله فى التشريعات الأجنبية^(٢) . ويبرره أن الربان هو أقدر الأشخاص على الادلاء ببيان صادق عن حقيقة المطلوب إثباته ، وأنه - إذ يختار من طائفة معينة وبضمانات خاصة - يفترض فيه الصدق والأمانة ، إضافة إلى الضمانات الأخرى التى يتطلبها النص . وسنعرض فى دراسة هذا النص إلى شروط التقرير الصحيح ، ونطاق حجيته ، ومدى قوتها .

٩ - (١) شروط التقرير الصحيح^(٣) : ليس للتقرير البحرى هذه الحجية إلا بشروط أربعة :

١ - أن يقدمه الربان فى مدة ٢٤ ساعة من الوصول إلى الميناء المقصود (م ١٠٤) ، فإن تأخر ضاعت قيمة التقرير لأن الشك يتسرب إلى صدق ما فيه^(٤) .

٢ - والأصل أن يقدم الربان إلى السلطة المختصة حسب القانون ، وإنما إذا أخطأ وقدمه إلى سلطة غير مختصة فلا يؤثر ذلك فى قيمته^(٥) .

(١) انظر المواد ٣٧ و ٣٨ و ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ . وللربان دور هام فى تنفيذ أحكام هذا القانون .

(٢) ٢٤٧ تجارى فرنسى ، ٨٣ بلجيكي ، وكذلك المواد ٥٢٢ - ٥٢٥ تجارى المانى : لبنانى وما يقابله من السورى والليبي : ٩٤ تونسى (ضمناً) .
وطبقا لهذه النصوص قضت محكمة النقض المصرية فى ١٧ مايو سنة ١٩٦٦ (مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١١٢٩) أن :

« التقرير البحرى الذى يحرره ربان السفينة ، وفقاً لأحكام المواد ٥٧ و ٥٨ و ٥٩ و ٦٢ من القانون البحرى ، حجيته فى الإثبات إلى أن يثبت العكس متى قدم فى اليوم التالى لوصول السفينة وتم تحقيق ما جاء به ومطابقته على دفتر يومية السفينة بمعرفة الجهة المقدم إليها . »

(٣) L. Dor et Choteau. Rôle probatoire de rapport de mer. Dor 20 p. 1.

(٤) انظر للتطبيق فى دور ٢٦ ص ٣٤٩ تحت استئناف مختلط الاسكندرية ١١ مايو سنة ١٩٢٢ .

(٥) الجرائد ٤ يونيه سنة ١٩٢٥ ملحق دور ٣ - ٥٩٠ .

(٥) فى هذا المعنى دور وشوتو المقال السابق . المحكمة العليا بفرنس ايرس ١٦ ديسمبر سنة ١٩٢٤ دور ١٠ - ٦٨ .

٣ - أن يتم تحقيقه بواسطة السلطة المختصة باستجواب البحارة والركاب (م ١٠٤). وهذا إجراء هام يضيف إلى قيمة التقرير - وهو إقرار من الربان - شهادة أشخاص آخرين^(١).

٤ - أن يكون التقرير متماسكاً في بياناته بحيث لا يناقض بعضها بعضاً^(٢).

فإذا لم يستوف التقرير هذه الشروط فقد حججه القانونية ، ومع ذلك يمكن استخدامه كقرينة عادية^(٣).

(ب) مدى الحجية من حيث الأشخاص : ١ - للتقرير البحري حجة على الربان لأنه إقرار منه^(٤). ويستطيع التمسك به المؤمن على السفينة ، ومالك السفينة الأخرى المتصاعدة مع سفينة الربان صاحب التقرير^(٥)، ويلاحظ أنه لا يجوز تجزئة هذا الإقرار .

(١) ليون كان وريثو - ٦١٣ دانجون ٢ - ٥٢٧ . وانظر في ذلك تطبيقاً هاماً في دور ٥ - ٣١١ تحت نقض أيطالي ٢٠ يناير سنة ١٩٣٠ ص ٣٠٩ .
ويكون التحقيق باستجواب الملاحين الحاضرين أو بعضهم (استئناف مختلط اسكندرية ٢١ نوفمبر سنة ١٩٢٣ دور ٥ - ١٩٧) . وبعض الركاب إن أمكن ، عن الوقائع الواردة به ، كما يجوز للسلطة التي تحققه أن تائنس بأي دليل آخر . ويمكن أن يكون التحقيق على نفس التقرير أو في ورقة أخرى لاحقة (ليون كان وريثو ٥ - ٦١٥ مكرر) . بشرط أن يتم سريعاً وإلا فقد قيمته (استئناف مختلط اسكندرية ٩ ابريل ١٩١٣ ب ٢٥ - ٣٠٠) .

ويتشدد القضاء بالنسبة لهذا الشرط الأخير ، وذلك لقول المادة ٦٢/٢ من القانون الملغى والتقارير التي لم يصر تحقيقها لا تقبل لبراءة القيودان ولا تعتبر في المحاكم (استئناف مختلط اسكندرية ١٨ مارس ١٨٩٧ ب ٩ - ٢١٨ : انفرنس ١٥ ابريل ١٩٢٧ دور ١٧ - ١٩٣ : جنوا ١٤ يناير ١٩٢٤ دور ٦ - ٤٠٦ : نايفي ٢ يوليو ١٩٢٤ دور ١١ - ٣٠٤ : جنوا ٢٦ يوليو ١٩٢٤ دور ١٠ - ٤٠٥) .
ولذلك حكم بعدم قبول تقرير يتمسك به الربان لصالحه إذا لم يتم تحقيقه (استئناف مختلط اسكندرية ٢ ابريل ٢٩٠٢ ب ١٤ - ٢١٣) . يستثنى من ذلك حالة غرق السفينة ونجاة الربان وحده في الجهة التي قدم تقريره مصنفاً عليه من هؤلاء الملاحين إلى السلطة المختصة في الجهة التي نجا فيها ، ويكون على هذه السلطة تحقيق التقرير (للمادة ٦١ من القانون الملغى) .

(٢) إكس ١١ يناير سنة ١٩٢٦ ملحق ٥ - ٢٢٤ : نايفي ١٠ يوليو سنة ١٩٢٥ دور ١٣ - ٢١٧ .

(٣) استئناف مختلط اسكندرية ١٨٦٧ ب ٩ - ٢١٨ ومنشور بالمجلة الدولية عدد ١٣ - ٤٠٨ .
ويمكن اعتماد التقرير البحري والاستغناء عن الخبرة متى اطمأنت إليه المحكمة ولو حرر بعد أيام من الحادث ولو كانت السفينة معفاة من تحريره . استئناف ١٦ مارس ١٩٤٨ بحري ١٩٤٩ ص ١٤٦ .

(٤) استئناف باريس ٦ مارس سنة ١٩٢٥ مؤيداً للسجين ١٥ يناير سنة ١٩٢٣ ومنشور دور ١١ - ٢٨٤ .

(٥) رولان ٦ نوفمبر سنة ١٩٢٤ ملحق ٣ - ٢٣ .

٢ - كما قلنا يجوز للربان أن يستند إليه ضد المؤمن على السفينة لاستخلاص حقيقة الوقائع المسببة للضرر^(١). وكذلك يحتج بالتقرير فى علاقة المجهز بمستأجر السفينة أو الشاحن^(٢)، ولإعفاء السفينة من مسئولية ما أصاب البضاعة^(٣).

٣ - يستخدم التقرير البحرى كذلك فى النزاع الذى لا يكون الربان طرفاً فيه، كوسيلة لإثبات تأخير الشحن فى البيوع البحرية مثلاً^(٤)، إذ يكون بمثابة شهادة مكتوبة.

٤ - كما يستخدم التقرير ضد الغير، الغريب عن الرحلة البحرية، وهذه مسألة خلافية^(٥).

(جـ) مدى الحجية من حيث الموضوع (قوة الحجية) :

١ - التقرير حجة بما فيه إلى أن يثبت العكس، والدليل العكسى جائز بكل الطرق^(٦)، ويمكن أن يكون هذا الدليل العكسى مجرد شهادة مراقب الميناء بحالة البحر^(٧). وإنما يجب أن يكون الدليل أو القرينة العكسية محددة وقاطعة.

-
- (١) انظر تعليقاً فى هذا الشأن فى دور ٥ - ٢٠٠ تحت استئناف مخطط اسكندرية ٢١ نوفمبر سنة ١٩٢٣ : نفس المعنى بورنو للتجارية ١٢ يناير سنة ١٩٢٧ ملحق ٥ - ١٧٤ : جنوا ١٤ يناير سنة ١٩٢٤ دور ٦ - ٤٠٦ : استئناف جنوا ٢٦ يوليو سنة ١٩٢٤ دور ١٠ - ٤٠٥ .
(٢) مرسيليا ٢٤ مارس ١٩٢٤ ملحق ٥ - ٢٤٣ .
(٣) نواي ٣ مارس ١٩٢٦ ملحق ٤ - ٣٠١ : اسكندرية للتجارية النشطة ١٢ أبريل سنة ١٩٢٦ دور ١٤ - ٢٤٠ : نهلى ٢٤ يوليو سنة ١٩٢٤ دور ١١ - ٤٠٣ .
(٤) قرار تحكيم) ريبير ودور ولين كان) ٥ يوليو سنة ١٩٢٤ دور ١٠ - ٣٥٧ : نقض عرائض ١٦ نوفمبر سنة ١٩٢٦ دور ١٤ - ٤١١ .
(٥) مرسيليا ١٥ ديسمبر سنة ١٩٢٦ ملحق ٥ - ٨٠ .

(٦) فيرى ريبير (٣ - ٢١٢٨) أن التقرير البحرى ليس حجة مستقلة بما فيه، وإنما هو مجرد تقرير من جانب واحد له مصلحة فيه، وللمحكمة أن تعتبره مجرد عنصر تستنبر به فى الدعوى. ولكن المعقول أن يكون حجة على الغير بما فيه ما دام المشرع فى المادة ١٠٤ يقرر للغير حتى إثبات عكس ما ورد به فهو يفترض أنه حجة عليهم طالما أنهم لم يقيموا دليلاً على عكس.

وتنبو قيمة هذه الحجية فى حالة التصادم، ولكن يلاحظ فى هذه الحالة أن تقرير كل من الربانين يتعارض مع الآخر غالباً ولذلك تبحث المحكمة عن دليل آخر.

- (٧) لين كان ورينو ٥ - ٦١٢ : دانجون ٢ - ٥٢٧ : استئناف مخطط اسكندرية ٢١ نوفمبر سنة ١٩٢٣ ب ٣٦ - ٤٠ وهو منشور كذلك فى دور ٧ - ٢٠٠ .
(٨) الجزائر ٣٠ يونيو ١٩٢٦ ملحق دور ٤ - ٦٤٩ .

٢ - هل يقبل الدليل العكسي من الربان ؟ يذهب الفقه إلى عدم السماح للربان بالرجوع في إقراره^(١)، ويطبق ذلك أيضاً على المجهز نفسه ، بينما الواجب أن يسمح له بذلك لأن عدم وجود تقرير إطلاقاً يؤدي إلى قبول الأدلة من كل جانب^(٢)، فأولى أن يسمح ذلك للربان الذي قدم تقريراً يريد تصحيحه ، وإنما يكون للمحكمة في هذه الحالة أن تقدر سلوكه بما تراه .

١٠ - الوظيفة التجارية للربان : يعتبر الربان الممثل القانوني للمجهز فيما يتعلق بالسفينة والرحلة البحرية ، وهو يستمد سلطاته من نصوص القانون البحري ونصوص عقد الاستخدام . ويتمتع الربان في هذا الخصوص بسلطات تفوق سلطات الوكيل العادي . وهذه السلطات العادية قد تتسع إذا وجد الربان في ظروف معينة ، كما قد تضيق إذا كان الربان في محل إقامة المجهز أو مندوبه الخاص ، أو إذا اشترط المجهز على الربان شروطاً معينة .

مادة ٩٩ - (١) يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية . ويمارس الربان السلطات التي يقررها له القانون قبل كل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة .

(٢) ولا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه . ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك ، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيل عنه .

مادة ١٠٠ - على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة .

(١) دانجون ٢ - ٥٢٧ : ليون كان وريغو ٥ - ٦٢ ، رويان دي كوبر ، تحت كلمة ربان رقم ٢٢٦ .

(٢) سكندرية تجارية ٣٠ يناير سنة ١٩٢٨ مور ١٨ - ٢٨١ .

١١ - وتقضى المادة ٨٠ أن يسأل مالك السفينة مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم إثناء تأديبه وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي أبرمها في حدود سلطاته القانونية: (وانظر المادة ٩١).

فالربان هو الذي يبرم العقود اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها، كتعيين الملاحين وإصلاح السفينة وشراء المؤن وإبرام عقود النقل.

ويبرم الربان هذه التصرفات باسمه الخاص دون ذكر اسم المجهز ولكن لحساب المجهز، ولذلك تنصرف آثارها إلى المجهز مباشرة بشرط أن تكون متعلقة بالسفينة والرحلة البحرية^(١).

- وتضيق هذه الاختصاصات العامة إذا كان الربان في محل إقامة المجهز أو وكيل خاص^(٢) طبقاً للمادة ٩٩.

ويستخلص الفقه من هذين النصين قاعدة عامة منطقية، مؤداها أن الربان في محل إقامة المالك أو المجهز أو وكيله يفقد صفته في تمثيله^(٣)، ويكفى لذلك مجرد وجود المالك وجوداً فعلياً ولو بصفة عارضة^(٤)، أو وجود وكيل مختص عن المالك في مكان إبرام التصرف^(٥). وحكمة هذه القاعدة أنه ما دام الأصل موجوداً وجب أن يترك له الأمر، وأن وكالة الربان عامة بينما صفة أي ممثل آخر خاصة فلا تزامناً كان الاختصاص للوكيل الخاص في حدود ما وكل فيه دون الربان.

على أنجزاء هذه القاعدة قاصر على مسؤولية الربان الشخصية قبل المالك، أي أنه إذا انفرد الربان بالتصرف دون إذن المالك التزم المالك

(١) ولذلك أيضاً ذهب البعض (عامل في محاضراته ص ١١٥) إلى أن الربان يمد وكيلاً بالعمولة ما دام يتعامل باسمه لحساب غيره. ولكن الواقع أن الربان وكيل عادي لأنه وإن كان يتعامل باسمه إلا أن الغير يعلم علماً أكيداً أنه يتعامل لحساب غيره. ولا يقصد الربان ولا المتعامل معه أن يكون للربان شأن مباشر بآثار العقد.

(٢) على عبد الرحيم، رسالة بعنوان السلطات الاستثنائية لربان السفينة سنة ١٩٨١

(٣) انظر تطبيقاً في هذا الموضوع في دور ٣٨-١٤٢.

(٤) بيجاردان ٢-٣٨٩: ليون كان وزينو ٥-٢١٨٤.

(٥) انظر في وجود الربان وأمين السفينة في نفس الميناء، تعليقاً في دور ١٠-٤٨٩.

مع ذلك بهذا التصرف قبل الغير حسن النية الذى يجهل وجود المالك أو الذى يعتقد أن الربان قد حصل من المالك على الاذن المطلوب^(١).

١٢ - وتتسع سلطة الربان اثناء الرحلة ، إذا توفرت شروط خاصة تضمنتها المادة ٤٩ ، وهى تتعلق بحالة الضرورة التى تنشأ اثناء الرحلة لاصلاح السفينة أو بيع البضاعة المشحونة لمتابعة الرحلة^(٢).

وقد تصور المشرع حالات يجد الربان فيها نفسه مضطرا إلى الحصول على نقود : فعرض لها بنصوص خاصة . تقول المادة ١٠٥ :

(١) إذا طرات ضرورة مفاجئة اثناء الرحلة للربان أن يقترض بضمنان السفينة وإجرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمنان شحنة السفينة وفى جميع الأحوال لايجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية . ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها .

(٢) وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقا لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها ..

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريقها بشرط أداء أجرة النقل كاملة .

مادة ١٠٦ : لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكيها .

(١) اسكتندرية استئنائف مختلف ١١ مارس سنة ١٩٣٧ ب ٤٩ - ١٤٥ : حيث قال يفترض أن الربان حصل على الاذن المطلوب من المجهز . ٨ مايو ١٩٧٢ جازيت ١٣ - ٤٤ .

(٢) المادة ٣٩ بحرى ملقى : إذا دعت للضرورة فى أثناء السفر إلى قافلة أو شراء .

مادة ١٠٧ : (١) إذا اضطر الرّبان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها، وفي هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة .

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة في الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة وجب على الرّبان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة في الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفي هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه، وعلى الرّبان أن يخبرهم بالظرف الذي يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

١٣ - هذه الاختصاصات التجارية يجوز تحديدها أو توسيعها بإرادة أطراف العقد أي المجهز والرّبان، بخلاف الوظيفة الفنية للرّبان^(١).

ومع ذلك ، فقد تقدم أن نيابة الرّبان عن المجهز نيابة قانونية ، أي تستند إلى نصوص القانون التي بين سلطاته التجارية ، ويترتب على ذلك أنه إذا أورد المجهز في عقد الاستخدام قيوداً على سلطات الرّبان العادية أي القانونية التزم الرّبان باحترام هذه القيود ، ولكن الغير حسن النية يجب ألا يضار من وجود هذه القيود على سلطات الرّبان العادية ولا من مخالفة الرّبان لهذه القيود ، فهذا الغير له أن يعتمد على أن الرّبان يتصرف في حدود سلطاته القانونية ، ولا يلزم الغير بمطالبة الرّبان كلما أراد التعامل معه إبراز عقد استخدامه .

(١) وإذا كانت السفينة مؤجرة فسرى أنه إذا كان الإيجار بمشارطة بالرحلة أي يحفظ للمؤجر الإدارة الفنية ولتجارية للسفينة ظل الرّبان ممثلاً له ، لما إن كان الإيجار بمشارطة زمنية تنقل إلى المستأجر جزءاً من إدارة السفينة فإن الرّبان يمثل - عندهم - طرق الإيجار كلا في حدود إدارته على السفينة ، مع ملاحظة أنه - في صورتين - تلزم التفرقة في نظر الغير بين حالتي حقوق الغير الناشئة عن اتفاق وتلك الناشئة عن سبب آخر ، كما سئرى

١٤ - الربان يمثل المجهز أمام القضاء : والقضاء مستقر على أن الربان يمثل المجهز قضاء ، في كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة ، باسمه ودون حاجة إلى ذكر اسم المجهز ، فللربان أن يرفع الدعوى كوكيل عن المجهز وللغير أن يقاضيه بهذا الوصف^(١) خلافاً للقواعد العامة (انظر حكماً خاصاً بحالة إيجار السفينة ، فيما بعد) .

على أن صفة الربان في تمثيل المجهز في الدعوى تزول إذا تمسك الربان في الدعوى بشروط خاصة به كإغائه من مسؤولية أخطائه الشخصية . كذلك تتحدد هذه الصفة بما يدخل في سلطات الربان ، أما الدعوى المتعلقة بمسائل هو بعيد عنها وإنما تخص المجهز فيجب أن ترفع على المجهز وحده مباشرة .
كذلك ليس للربان أن يمثل البحارة أمام القضاء .

ويكون للربان سلطة في تمثيل المجهز أمام القضاء حتى ولو تعلقت الدعوى بمسائل وقعت قبل استخدام الربان ، كما تظل له هذه السلطة ولو غرقت السفينة كلية ، ولكن لا تقبل منه الدعوى إذا رفعها بعد عزله من وظيفته^(٢) .

ثالثاً - علاقة الربان بذوى الشأن في الرحلة :

١٥ - (١) علاقته بالسلطة العامة : الرأي مستقر اليوم على أنه لا يعتبر موظفاً عمومياً لأنه يعمل لحساب المجهز الخاص^(٣) وإن كان يخضع لبعض النصوص الجنائية والتأديبية المتعلقة بوظيفته ، ويتمتع ببعض حصانة الموظفين .

(١) ولذلك حكم القضاء المصري أن الربان إذ يمثل المجهز في التقاضي فيما يختص بالسفينة وتسييرها فإن الاعلانات الموجهة إلى الربان أو منه في هذا الخصوص تعتبر إعلانات صحيحة .
المنصورة التجارية المختلطة ٢٤ يونيو ١٩٢٤ (جازيت المحاكم المختلطة عدد ١٤ ص ٤٢٩) .
(٢) إنفرس ٨ فبراير ١٩٢٤ نور ٧٨٨ .

(٣) وقد أشرنا أن الربان في مصر - والمجهزة عادة شركة من شركات القطاع العام - يخضع لأحكام القانون الخاص بالعمل البحري ، وتكرر هنا كذلك أن قانون العاملين بهذا القطاع لا تنطبق على الربان . بل يظل له وصفه الخاص المستمد من قوانين العمل البحري دون القوانين الأخرى ذات اليفة العامة ولو كانت لاحقة على قوانين العمل البحري .

١٦- (ب) علاقته بالمجهز^(١): تردد الفقه بين رأيين على التوالي ، فقال أولا إن هذه العلاقة يحكمها عقد عمل عادي فالربان أجير لدى المجهز^(٢) ، ولكن لوحظ أن الربان يقوم أيضا بأعمال قانونية هامة تخرج به عن نطاق عقد العمل ، ولذلك استقر الرأي الغالب على اعتباره أجيراً ووكيلاً في الوقت نفسه^{(٣) (٤)}.

ولحقوقه امتياز على السفينة (م ٢٩) :

١٧- (ج) علاقته بالشاحنين : يلزم القانون البحري الربان بالقيام ببعض الأعمال رعاية لمصلحة الشاحنين إذا اضطرت الظروف إلى ذلك .

وقد تساءل الفقه والقضاء عما إذا كان يستفاد من هذه النصوص اعتبار الربان ممثلاً للشاحنين ووكيلاً عنهم . فذهب البعض^(٥) إلى أن التزام الربان بالمحافظة على البضائع مصدره وكالة ضمنية من الشاحنين مندمجة في عقد النقل ، ويعيب هذا الرأي أنه يحمل للعاقدين قصداً لم تنصرف إليه إرادتهم . وأنكر آخرون قيام أية علاقة عقدية بين الربان والشاحنين ، وقالوا إن الربان - وهو تابع للمجهز - لا يلزم بالمحافظة على البضائع إلا بوصفه تابعاً للمجهز في تنفيذ عقد النقل ، وإن الشاحنين لا يستطيعون أن ينالوا منه بوصفهم أطرافاً في عقد النقل إلا من خلال الناقل^(٦) . وتذهب جمهرة الفقه الحديث الآن إلى أن الربان يعتبر ممثلاً

Charveriat : Quelle est la nature juridique de l'engagement du capitaine^(١) envers l'armateur ? Annales dr. com. 1881, p. 1.

(٢) قال رقم ١١٢ .

(٣) ليون كان وريغو ٤٩٦.٥ ، دانجون ٤٩٥.٢ ، لسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٤١ المحاماة ١٥٢-٢٢ .

(٤) مصطفى طه رقم ٢٥٨ .

لكن هذا المقعد - الذي يجمع بين الوكالة والعمل - لا يكفي لتفسير كل سلطات الربان وخاصة ما يتصف منها بوصف السلطة العامة ، فهذه الأخيرة مصدرها القانون وحده ، ولذلك ذهب رأي إلى أن للربان مركزاً خاصاً يعجز الفقه المدني عن تفسيره . وما المقعد الذي يبينه وبين المجهز سوى عمل شرطي acte-condition يؤدي إلى تطبيق نظام قانوني statut معين ومحدد سلفاً هو النظام الذي يخضع له الربان ، والذي لا يجوز الخروج على معطاه قواعد باتفاق الأفراد .

(٥) ليفلان . تطبيق في دالوز ١٨٨٤ - ١ - ٤٩٩ : لوران . مقال في حوليات القانون التجاري ٢٨٨٦ - ٨٨٧ ص ٥ .

(٦) دانجون ٢ رقم ١٧٩٦ : بونكاز رقم ٢٢ : سمسترز وفنكلومان ج ١ رقم ٢١٧ .

لكل نوى الشأن فى الرحلة البحرية، وأن هذا التمثيل سنده القانون فحسب، ولذلك يلتزم الشاحنون بما يجريه الربان فى صالحهم، وللربان أن يطالبهم بكل ما ينفقه فى سبيلهم، وأن يقاضى ويتقاضى باسمهم^(١). ونحن - على خلاف الأغلبية - نرى أن الشاحنين لا علاقة لهم بالربان إلا بوصفه تابعاً للمجهز، وأنه لا تقوم بينهم وبينه أى علاقة عقدية مباشرة، وأما النصوص التى توهم بغير ذلك فسنرى أن تفسيرها الصحيح بسند الراى الذى نقول به^(٢) - وهو يتفق ما هو عليه الآن مركز الربان من الناحية العملية، فالربان يقود اليوم سفينة معينة، وقد يقود فيما بعد سفينة أخرى للمجهز، وبعد أيام سفينة ثالثة، وهكذا؛ وهو فى الغالب الأعم بعيد عن إبرام عقود النقل بل ويجهل شروطها وأطرافها، ولا يتعهد قبل الشاحنين بأى التزام، وليس له مصلحة شخصية مباشرة فى تنفيذ عقد النقل. وكل ما هناك أنه يقوم - فى تنفيذ هذا العقد - بدور التابع للملتزم أصلاً بتنفيذه وهو المجهز، وهو إذا كان مسئولاً عن المحافظة على البضاعة بنص المادة ١٠٨ بحرى فهذه مسئولية فى مواجهة المجهز لا فى مواجهة الشاحنين.

رابعاً - مسئولية الربان:

١٨ - نقصر البحث على المسئولية المدنية دون الجنائية، ونفرق بين مسئوليته قبل المجهز ومسئوليته قبل الغير:

وتضع المادة ١٠٨ المبدأ العام على مسئوليته.

تقول المادة ١٠٨: (١) يجب على البرلمان يتخذ الاجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف.

(٢) وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرب القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك.

(١) ريبير - ٨١٤: أحمد عبد الهادى رقم ٢١٢: مصطفى طه ٢٦١: على يونس ٤٣٥.

(٢) روبيير فى الموجز ١٩٨٢ رقم ٢٥٩.

(١) **أمام المجهز** : قدمنا أن الربان وكيل وجير فى الوقت نفسه لدى المجهز فيسأل إقامة بهذا الوصف .

ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

(٢) **أمام الغير** : يسأل الربان أمام الغير عن أخطائه الشخصية طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية . وقد بينا أنه ليست هناك علاقة عقدية مباشرة بين الربان والشاحنين ، وعلى ذلك فهؤلاء الآخرون - بوصفهم من الغير - يستطيعون مقاضاة الربان بدعوى المسؤولية التقصيرية بشرط أن يثبتوا خطأ شخصياً فى جانبه ، ولا يكفيهم أن يثبتوا إهماله فى تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد استخدامه لأن ذلك يعد منهم تمسكاً بعقد ليسوا أطرافاً فيه ، وهو لايجوز .

والصعوبة كلها هى فى تحديد معنى الخطأ الشخصى الذى يرتب مسؤولية الربان قبل الغير ، ولكن نستطيع أن نضرب أمثلة لهذا الخطأ الشخصى من أحكام القضاء ، ارتكابه غشاً أو خطأ ملاحياً جسيماً أو هجره السفينة أثناء السفر^(١) ، أو استخدامه ملاحاً غير صالح للعمل لخلل فى قواه العقلية^(٢) ، أو اصطدام سفينة والسفينة أخرى بخطأ منه .

١٩ - **اسباب المسؤولية** : لا يسأل الربان إلا عن خطئه الشخصى ، عقدياً كان أو تقصيرياً ، فلا يسأل عن فعل السفينة على أساس الحراسة طبقاً للمادة ١٧٨ مدنى بل يسأل عن ذلك المجهز نفسه كما سنرى ، كذلك لا يسأل الربان عن أخطاء رجال الطاقم لأنهم يعتبرون تابعين للمجهز للربان ، إلا إذا كان خطأهم راجعاً إلى إهمال منه ، ولا عن أخطاء المسافرين إلا إذا كان ما ارتكبه قد وقع بتقصيره هو فيسأل عن هذا التقصير .

٢٠ - **إثبات المسؤولية** : يخضع إثبات مسؤولية الربان للقواعد العامة ، سواء فى ذلك المسؤولية التقصيرية أو العقدية التى وقعت منه ،

(١) استئناف مختلط اسكندرية ٥ فبراير سنة ١٩٣٠ ب ٢٥ - ١٦٢ .

(٢) استئناف مختلط اسكندرية ٢٨ يونيو ١٩٤٤ ب ٥٦ - ٢١١ .

والربان أن ينفي مسؤوليته بإثبات أن ليس نتيجة خطئه أو أنه نتيجة لها ولكن المخالفة التي وقعت منه ناشئة عن قوة القاهرة^(١).

٢١ - نتيجة المسؤولية : يحكم على الربان بتعويض ما سببه بخطئه من ضرر (المادة ١٦٣ مدنى)، والغالب أن ترفع الدعوى على المجهز بوصف الربان تابعاً له (م ١٧٤ مدنى و ٨٠ و ٩٩ بحرى)، ويكون للمجهز بعد ذلك الرجوع على الربان^(٢) (م ١٧٥ مدنى). وإذا كان سبب الضرر خطأ مشتركاً بين المجهز والربان حكم عليهما متضامين^(٣)، (٤).

وطبقاً للمادة ٩١ : (١) تسرى أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحرى والمؤمن والاشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة، كما تسرى الاحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعيين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تتجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة فى الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون.

(١) ليون كان وروبو ٥ - ٥١٩ : ريبير ٧ - ٨٣٩ - ٢٤١ : دانجون ٢ - ٥٤٢ ص ١١٧ ورقم ٥٧٢ ص ١٨٥ .

(٢) ينادى الأستاذ ريبير (ج ١ رقم ٨٢٤ - ٨٢٦) بالتسامح مع الربان وعدم إجازة رجوع المجهز عليه على أساس أن مهمة الربان صعبة وهو معرض لأخطاء كثيرة طفيفة، ويقترح قصر الرجوع على حالة الخطأ الجسيم أو الفش، كالقانون الهولندى فى المادة ٣٤٢ . وقد أخذت بهذا الاتجاه اتفاقية بروكسل للمبرمة فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ وللخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، فأعطت الربان الحق فى تحديد مسؤوليته عما يقع منه من أخطاء فى مباشرة وظيفته (المادة ٦ من الاتفاقية) .

(٣) نقض عرافى ١٨ يناير سنة ١٩٢٦ ملحق دور ٤ - ١٤٥ .

(٤) ويلاحظ أن موطن الربان القانونى هو السفينة : لذلك يصح إعلانه على السفينة سواء كان الإعلان باسمه وبصفته الشخصية أو بصفته كربيان . وهذه قاعدة من قواعد الإجراءات لا شأن لها بقواعد الاختصاص فإذا كانت السفينة فى ميناء جاز إعلان الربان عليها فى هذا الميناء ولكن لا يلزم من ذلك أن تختص بالدعوى محكمة الميناء . ويستوى فى الحكم أن تكون الدعوى مرفوعة على الربان من المجهز أو من الغير . فيطن للربان على السفينة ولكن يقاضى امام المحكمة المختصة طبقاً للقواعد العامة (سمسترز وفنكلمولن ج ١ رقم ١٧٢) .

(٢) إذا اقيمت الدعوى على الربان والبحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث المذكور الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة .

وتنص المادة ٨٠ على أن يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية .

تقول المذكرة الايضاحية :

وخصص المشروع الفصل الثانى للربان نظراً لأهمية الدور الذى يقوم به فى قيادة السفينة وإدارتها والمحافظة على سلامتها وسلامة شحنتها والأشخاص الموجودين عليها .

واستهلت المادة ٩٢ أحكام هذا الفصل ببيان كيفية تعيين الربان وعزله وتقدير حق له فى التعويض إذا كان العزل تعسفياً . ولم يتكلم المشروع فى الشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فيمن يعين ر . نـ ا لوجود قوانين خاصة فى هذا الشأن .

وعهدت المواد من ٩٣ إلى ٩٥ بقيادة السفينة إلى الربان على أن تنتقل القيادة من بعده إلى الضابط الذى يليه فى المرتبة عند وجود مانع يحول دونه والقيام بها ، وتجنبى هذه النصوص الدخول فى المسائل الفنية ولكنها حرصت فى الوقت ذاته على الإشارة إلى الواجبات التى تقتضيها آداب القيادة ويكمل هذه الواجبات بعض اخلاقيات لم تشر إليها النصوص لأنها مما لا يفرضه القانون ، وإنما مرجعها التقاليد البحرية وضمير الربان . ومن امتثلها أن الربان ينبغى أن يكون آخر من يغادر السفينة إذا أشرقت على الغرق أو لشتعلت فيها النيران ويحترم الربانية عادة هذا التقليد ، ومنهم من يتسقى بسفينته فيظل على ظهرها إذا نكبت حتى يهوى معها إلى قاع البحر .

وتتكلم المواد من ٩٦ إلى ١٠٠ فى سلطات الربان ، وهى سلطات واسعة تناسب ضخامة مسؤوليته . فهو الموثق ، والأمين على النظام فى السفينة ، والقائم بجمع الاستدلالات واجراء التحريات ، والأمر بالحفظ ،

والنائب القانوني عن المجهز في اجراء الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة .
وقديما قالوا أن الربان هو السيد على السفينة بعد الله ، ولا يزال لهذا القول
الكثير من مدلوله على الرغم من تقدم وسائل الاتصال بالسفينة وهى فى
عرض البحر وانتشار وكلاء المجهزين فى مختلف الموانئ .

وترد على هذه النصوص الملاحظات الآتية :

(١) ذكرت المادة ٩٦ أن للربان سلطات على الأشخاص الموجودين
فى السفينة وأن له توقيع العقوبات التأديبية ، ولم تذكر هذه العقوبات
تاركة الأمر للقوانين الخاصة بذلك .

(٢) تعتبر المادة ٩٩ الربان نائبا قانونيا عن المجهز ، ولكنها تقيد
هذه النيابة بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، ولا تقرها للربان إلا حيث
لا يوجد المجهز أو من يمثله فى المكان الذى يجرى فيه الربان العمل
القانونى إذ متى حضر الأصل وجب أن يحتجب الوكيل . ونظر النص إلى
مصلحة الغير حسن النية فقرر له حماية من وجهين : الأول أنه لم يجر
الاحتجاج عليه بالقيود الاتفاقية التى قد ترد على النيابة المذكورة ،
والثانى أنه افترض عدم علمه بوجود المجهز فى المكان الذى يتم فيه
العمل القانونى ووضع على عاتق خصمه اثبات هذا العلم . وفى كلا
الوجهين من يتغيا النص حماية ظاهر الأشياء .

(٣) أشارت المادة ١٠٠ إلى وظائف الربان التجارية وأوجبت عليه
اتباع تعليمات المجهز بشأنها .

وتتعلق المواد من ١٠١ إلى ١٠٤ بواجبات الربان الادارية ، فأشارت
إلى الوثائق التى يجب أن يحتفظ بها على السفينة ، وإلى الدفاتر التى
يمسكها وكيفية التأشير عليها ، وإلى التقارير التى يقدمها عند وقوع
حوادث غير عادية أثناء الرحلة وكيفية فحص الوقائع الواردة وحجبتها
فى الإثبات .

ومنحت المواد من ١٠٥ إلى ١٠٧ الربان سلطات خاصة لمواجهة
ما قد يطرأ عليه أثناء السفر من ظروف تلجئه إلى اتخاذ تدابير استثنائية .
فأجازت له المادة ١٠٥ الاقتراض بضمان السفينة وأجرة النقل . فإذا
لم يكف هذا الضمان لتغطية القرض جاز له رهن الشحنة . وإذا تعذر

القرض ، جاز بيع البضائع المشحونة بقدر المبلغ المطلوب . ولما كان القرض أو البيع تصرفا استثنائيا ينبغي ألا يلجأ اليه الربان الا تحت ظروف ملجئة ، فقد اشترط النص لاجرائه الحصول على إذن من القاضى أو القنصل أو السلطة القضائية المحلية بحسب الأحوال . ولم يهمل النص مصالح أصحاب البضائع فأجاز لهم المعارضة فى بيعها وطلب إخراجها من السفينة بشرط أداء أجره النقل كاملة .

وأيا كانت الظروف التى يوجد فيها الربان ، فقد حرمت عليه المادة ١٠٦ بيع السفينة ولو صارت غير صالحة للملاحة الا بتفويض خاص من المالك . وروعى فى هذا الحكم أن وسائل الاتصال بالمالك قد صارت ميسرة فى كنف التقدم التكنولوجى الحديث ، فلا مبرر لانفراد الربان بتصرف يخرج السفينة من ذمة مالكيها وينهى الاستثمار .

أما المادة ١٠٧ فتواجه القرض الذى يضطر فيه الربان إلى وقف السفر لاجراء اصلاحات فى السفينة . والمفروض بداهه أن الاصلاحات ضرورية لا تستطيع السفينة مواصلة الرحلة بدونها . والأمر الذى عنى به النص هو بيان حقوق أصحاب البضائع لاتقاء الضرر الذى يترتب على تأخير السفر ، وقد خبرهم النص بين أمرين : أما الانتظار حتى يتم الاصلاح وأما اخراج بضائعهم من السفينة . فإذا اختاروا اخراج البضائع ، وجب أن يدفعوا أجره النقل كاملة .

وإذا اتضح أن اصلاح السفينة فى مدة معقولة غير مستطاع ، وجب أن يخطر الربان أرباب البضائع بذلك ثم يعمل على استئجار سفينة أخرى لاستكمال السفر ويتحمل ما قد ينشأ عن ذلك من نفقات . فإذا تعذر عليه ذلك ، فلا مناص من أن يخرج أرباب البضائع بضائعهم ولا يلزمون إلا بدفع أجره ما تم من سفر ، ثم يتولى كل منهم تبدير شأنه كما يترأى له .

ولعل أهم النصوص الخاصة بالربان هى المادة ١٠٨ التى وضعت عليه واجب المحافظة على السفينة وشحنتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها ، ثم اقامته مسؤولا مدنيا أن أخطأ فى أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيرا . ولم يشر النص إلى المسؤولية التأديبية أو الجنائية لوجود قوانين خاصة فى هذا الشأن .

ويتعلق الفصل الثالث بالبحارة وعقد العمل البحرى وينقسم إلى فرعين : الأول للأحكام العامة ، والثانى لعقد العمل البحرى . واستهلت المادة ١٠٩ الأحكام العامة وأوضحت فى الفقرة الأولى منها المقصود من لفظ « البحار » فذكرت أنه ينصرف إلى كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى أيا كانت طبيعة العمل المعهودة إليه . فيشمل اللفظ والحال كذلك الربان والضباط والمهندسين والأطباء والاداريين والميكانيكيين والملاحيين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يؤدون عملا فى السفينة بمقتضى عقد عمل . واستبدل المشروع لفظ « البحار » بلفظ « الطاقم » وإذا كان صحيحا أن اللفظ الأخير هو الذائع فى الأوساط البحرية المصرية فإن عربيته محل شك وجدير بالذكر أن تعريف البحار وأن جاء عاما شاملا لكل من يرتبط بعقد عمل بحرى ، فإن المشروع رأى تخصيص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحاراً تجرى عليه أحكام عقد العمل البحرى فيما يتعلق بالعقد الذى يبرمه مع المجهز . وينبنى على أن الربان يعتبر تابعا للمجهز ، فضلا عن صفته كنائب عنه فى القيام بالأعمال القانونية اللازمة للسفينة والرحلة ، وصفته كممثل للسلطة العامة فى المحافظة على النظام وتوثيق التصرفات وجمع الاستدلالات وإجراء التحريات والتحفظ .

أما تعريف الربان وغيره من المشتغلين فى السفينة وتعيين عدد البحارة الذين يتعين وجودهم فيها والشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فيهم فهى أمور تركتها الفقرة الثانية من المادة ١٠٩ للقوانين الخاصة والأعراف البحرية وبالاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر .

الباب الثانى

الوكيل البحرى أو وكيل السفينة

Agent Maritime, Consignataire du Navire

٢٢ - تعريف : كان الربان قديماً يقوم بنفسه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل سواء فى ميناء الرحيل أو فى الموانى المتوسطة ، فكان يتلقى البضاعة من المرسلين ويشحنها بمعرفته ويوقع على سند الشحن ، كما يفرغها عند الوصول ويسلمها لأصحابها ، مما كان يؤدى إلى تعطيل السفينة وبقائها فى الميناء مدة طويلة . ولكن مصلحة الملاحة تقتضى ألا تتعطل السفينة فى الميناء إلا الوقت اللازم للشحن أو التفريغ ولتزويد السفينة بما تحتاج إليه حتى يمكن استغلال السفينة فى رحلات أكثر عدداً ، وتفادى ازدحام الميناء بالسفن . إلا أن قصر المدة التى تقضيها السفينة فى الميناء لا يمكن الربان من القيام بوظائفه التجارية السالف ذكرها ، لذلك لجأ المجهزون الى انشاء فروع لهم فى الموانى الكبيرة ، تقوم عنه بهذه الوظيفة ، كما لجأوا أحياناً إلى الاستعانة بشخص مستقل يسمى أمين السفينة أو الوكيل البحرى .

٢٣ - النصوص :

مادة ١٤٠ : يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلًا عن المجهز بالاعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة .

مادة ١٤١ : يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل اجرة النقل المستحقة للمجهز .

مادة ١٤٢ : يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلًا بأجر .

مادة ١٤٣ : لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل اليهم عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها . فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه .

مادة ١٤٤ : يعد وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية ، كما يعد موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالاوراق القضائية وغير القضائية .

٢٤ - اختيار وكيل السفينة : يقوم المجهز باختيار أمين أو وكيل السفينة ، والأصل أن له فى هذا الاختيار مطلق الحرية ، وفى العادة يعين وكيل واحد بالنسبة لكل السفن التابعة لنفس الشركة ، وقد يكون هذا الأمين خاصاً بشركة ملاحية معينة أى يتولى شئون السفن التابعة لشركة واحدة ، وقد يكون هو ذاته شركة تولى شئون سفن شركة أخرى ليس لها ممثل فى ذات الميناء . وقد يكون الوكيل البحرى شخصاً يمثل عدة مجهزين فى نفس الميناء وفى نفس الوقت ، بل إن هذا هو الغالب عملاً^(١) .

٢٥ - ويلاحظ أنه - فى مصر - لاتجوز مزاوله أعمال الوكالة البحرية إلا لشركات القطاع العام (م ٢ قانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) . ولو كان المجهز أجنبياً فإن وكيله فى مصر يجب أن تتوافر فيه شروط القانون المنكور . ويوجد فى مصر شركة الاسكندرية للتوكيلات ، وشركة القناة ، وتضم كل منها أربع فروع^(٢) .

٢٦ - وظيفته : كثيراً ما لاتحدد وظائف وكيل السفينة فى عقد تعيينه ، ولذلك حكم أنه «لما كان قانون التجارة البحرى لم يعرض لنظام

(١) وللربان أن يختار هذا الأمين . بمقتضى وكالته العامة العامة عن المجهز . وهو حر فى هذا الاختيار . ومع ذلك فقد ترد قيود على حرية المجهز فى اختيار أمين السفينة ، وذلك بشرط يسمى *Claue d'adresse* وهو شرط يكون عادة فى سند الشحن أو عقد إيجار السفينة . ويحدد الشخص الذى ينوب عن المجهز ويقوم بدور وكيل السفينة فى إتمام عملية تسليم البضاعة للمرسل إليه . هذا الشرط يلزم المجهز . ويوجب على البرلمان أن يعهد إلى هذا الشخص بالعمل المتفق على إسناده إليه بمقتضى الشرط المنكور . لأن الشاحن إذا ارتضاه فلا يجوز تغييره بعد ذلك دون موافقته . انظر استئناف اسكندرية ٢٤ يناير سنة ١٩٢٤ دور ٣٠ ص ١٩٨ .

(٢) لتوكيلات الملاحية أسوان والمنيا وبمنهور وأسيوط فى مجرد فروع لشركة القناة للتوكيلات .
وهى تتعامل مع شركات الملاحة بصفتها على القيام بأعمال الوكالة عنها فى الموانئ المصرية باسم إدارة الشركة وهى التى تعتبر نائبه قانوناً عنهم وصاحب الصفة هو رئيس مجلس إدارة الشركة وليس مدير التوكيل الذى يعد عملاً بالشركة .

طعن ٩٩٧ لسنة ١٩٥٤ ١٩٨٩/١/٢٣ .

طعن ١٠٦٠ لسنة ١٩٥٤ ١٩٨٩/١/٢٣ .

طعن ١٢٢٩ لسنة ١٩٥٥ ١٩٨٩/١/٢٣ .

أمانة السفن الذى كان وليد الضرورات العملية والتجارة البحرية الحديثة كما لم يصدر أى تشريع يحدد المركز القانونى لأمين السفينة (التوكيل الملاحى) أو الأعمال التى يقوم بها ، وكان مضمون عقد أمانة السفينة يختلف من بلد لآخر تبعاً للعرف السائد فى الميناء فإن هذا العرف هو الذى يحدد الأعمال التى يقوم بها أمين السفينة فى حالة عدم النص عليها فى العقد ذاته . (الطعن رقم ١٩٤٠ لسنة ٥١ فى جلسة ١٩٨٦/٣/٣١) .

وتتحصل الوظيفة الأساسية للوكيل البحرى أو أمين السفينة فى تمثيل المجهز فى الميناء الذى يعمل فيه^(١) . فهو لا يمثل الربان ولا يمثل المرسل اليهم .

٢٧ - ولا يمتد تمثيله بحسب الأصل . خارج تنفيذ عقد النقل (إلا بتفويض خاص) ، فليس له أن يقوم بأعمال التجهيز ، فليس له أن يعين البحارة لأن ذلك داخل فى أعمال التجهيز . وإن كان له - كما سنرى - أن يقوم بأعمال السفينة المتصلة بسلطات الميناء كدفع الرسوم على السفينة واستخراج التراخيص وأعداد ما يلزم لشحنها أو تفريغها . أو رسوها على الرصيف .

ولما كان من المستقر فى مجال تطبيق قواعد القانون البحرى أن رقت وتعيين البحارة يعد من الأعمال التى تدخل فى دائرة تجهيز السفينة وكانت الوكالة البحرية تقتصر على تنفيذ عقد النقل بتسليم البضاعة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها فإنه لا يجوز اعتبار رقت وتعيين البحارة من أعمال الوكالة البحرية ، ولا وجه للاستناد إلى أحكام الوكالة المنصوص عليها فى المواد ٦٩٩ و ٧٠١ و ٧٠٢ من القانون المدنى والتى تدخل فى أعمال الوكالة كل عمل من أعمال التصرف تقتضيه الإدارة ، لأن مهمة الوكيل البحرى لا تبدأ إلا بعد تفريغ البضاعة من السفينة وعندئذ ينحصر عمله فى كل ما هو متعلق ومرتبط بها . فليس له أن يمارس أى شأن من الشؤون المتعلقة بالسفينة ذاتها أو بطاقمها ، إذ هو ليس موكلاً بتجهيز السفينة أو ممارسة أى عمل من أعمال التجهيز .

(١) للوكيل الملاحى يرجع فى علاقة بالغير إلى القواعد العامة فى النيابة على مقتضى المادة

١٠٥ منقضى .

طعن نقض ١٩٨٧ لسنة ١٩٥١ / ١٤ / ١١ / ١٩٨٨ .

«وترتبط على ذلك فإن رقت وتعيين البحارة يخرج من الأعمال التي حددتها المادة ٧ من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ باعتبارها من الأعمال التي تقتصر مزاولتها على شركات القطاع العام».

«فتوى الجمعية العمومية - لمجلس الدولة جلسة ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٧٩ منشورة في كتاب عبد الفتاح مراد، الوسيط في القانون البحري، ١٩٩٠، ص ٥٥٨ (ملف ٨٦/٣/٤٩٤)». (وانظر المادة ٢/٩٩ من القانون).

٢٨ - وهو يقوم بتسليم البضاعة التي يتلقاها من الربان إلى المرسل إليهم. ويسهر في سبيل ذلك على حفظها. هذا من ناحية، ومن الناحية الأخرى يحصل الأجرة وملحقاتها المستحقة للمجهز في ذمة المرسل إليهم. أي أن مهمته الأساسية هي القيام بأعمال قانونية لحساب المجهز^(١).

٢٩ - ولكن يلاحظ أن سلطات وكيل السفينة تضيق متى كان الربان موجوداً بالميناء، لأن مهمة الوكيل قاصرة - بحسب الأصل - على تسليم البضاعة لأصحاب الحق فيها وتحصيل الأجرة منهم وتنفيذ عقد النقل، دون أن تمتد إلى غير ذلك كاستخدام البحارة أو تأجير السفينة، إلا بتفويض خاص من المجهز نفسه. ولا تتسع سلطة الوكيل البحري في تمثيل المجهز - عادة - لأكثر من المسائل المتعلقة بتنفيذ عقد النقل^(٢) كما سنرى.

٣٠ - وقد حكم أن صفة الوكيل في تمثيل المجهز قضاء تتحدد بحدود العقد القائم بينهما، فيجب النظر إلى هذا العقد وإلى العرف لتحديد نطاق أعمال هذا الوكيل، وسلطته في تمثيل المجهز في شأن دعاوى المسؤولية التقصيرية عن الحوادث البحرية، وكان هذا هو الرأي قبل العمل بالقانون الجديد. وهو رأي صائب (نقض الطعن ٥٦٧ لسنة ٥٤ ق في ١٩٨٨/٣/٣٠، الطعن رقم ١٩٤٠ لسنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٦/٣/٣١)، أما في ظله فتنص المادة ٤٤ على نيابته عن المجهز.

(١) انظر Serge Péquin، الشحن والتفريغ، باريس ١٩٥٤ صفحة ١٠٣.

(٢) انظر في وظيفة وكيل السفينة أثناء وجود الربان تطبيقاً في دور ١٠ - ٤٨٩.

٣١ - ويعتبر موطن هذا الوكيل في مصر هو موطن المجهز ، وتعلن الأوراق القضائية الى المجهز في هذا الموطن . وقد قالت محكمة النقض :

(١) النص في المادة ٤١ من القانون المدني على أن المكان الذي يباشر فيه الشخص تجارة أو حرفة يعتبر موطناً بالنسبة إلى إدارة الأعمال المتعلقة بهذه التجارة أو الحرفة ، والنص في المادة ٢/٥٢ د من ذلك القانون ، على أن الشركات التي يكون مركز إدارتها الرئيسي في الخارج ولها نشاط في مصر يعتبر مركز إدارتها بالنسبة إلى القانون الداخلي (أى موطنها) هو المكان الذي توجد فيه الإدارة المحلية ، والنص في المادة ٥/١٣ من قانون المرافعات على أنه فيما يتعلق بالشركات الأجنبية التي لها فرع أو وكيل في جمهورية مصر العربية تسلم لها الاعلانات الخاصة بها إلى هذا الفرع أو الوكيل ، فقد دلت هذه النصوص مجتمعة على أنه إذا كان الموطن الأصلي لشخص - طبيعياً أو اعتبارياً - موجود في الخارج ولكنه يباشر نشاطاً تجارياً أو حرفة في مصر ، اعتبر المكان الذي يزاول فيه هذا النشاط موطناً له في مصر في كل ما يتعلق بهذا النشاط .

٢ - من المقرر أن لكل سفينة تباشر نشاطاً تجارياً وكيلاً ملاحياً ينوب عن مالكها - سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً - في مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة في جمهورية مصر العربية ويمثله في الدعاوى التي ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذه الشركة موطناً لمالك السفينة تسلم إليه فيه الاعلانات وتحسب منه مواعيد المسافة المنصوص عليها في المادة ١٦ من قانون المرافعات ، لما كان ذلك . وكان البين من الأوراق أن الشركة الطاعنة شركة ملاحية أجنبية تباشر بواسطة سفنها نشاطاً تجارياً في جمهورية مصر العربية وتتولى شركة القناة للتوكيلات الملاحية أعمال التوكيل الملاحى عنها في كل ما يتعلق بهذا النشاط فمن ثم يعتبر مقر هذا الوكيل موطناً لها في مصر ، وإذا اختصمت تلك الشركة في هذا النزاع في مواجهة وكيلها البحري المذكور أمام محكمة (م ٢ - النقل البحري) .

أول درجة ثم أمام محكمة الاستئناف ، فلن ميعاد المسافة الواجب إضافته إلى ميعاد الطعن بالنقض الذى أقامته الطاعنة يحتسب من موطنها فى مصر (١).

٣٢ - ومن أحكام القضاء فى هذا الخصوص ، وفى الخصومات المرفوعة على مجهز السفينة الناقلة فى شخص الوكيل (م ١٤٤ من القانون) ما يلى :

- إذ كان لا يوجد فى القانون ما يحول دون توجيه الدعوى لشخص واحد بصفتين طالما اقترن اسمه بهاتين الصفتين ، وكان الثابت من مدونات الحكم الابتدائى أن الطاعنتين إختصمتا الشركة المطعون ضدها بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة إلى جانب صفتها كوكيل عن ربان السفينة ، فلن الحكم المطعون فيه إذ قصر صفة المطعون ضدها فى الخصومة على كونها وكيلة عن ملاك الباخرة ورتب على ترك الخصومة بالنسبة لملاك السفينة انتهاء الدعوى يكون قد خالف الثابت بالأوراق فضلاً عن مخالفته القانون والخطأ فى تطبيقه .

(الطعن رقم ١٨٨ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/١/١٤).

من المقرر - فى قضاء هذه المحكمة - أن لكل سفينة تباشر نشاطاً تجارياً اجنبياً وكيلاً ملاحياً ينوب عن مالكيها - سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ، ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا الوكيل موطناً لمالك السفينة أو مجهزها تسلك إليه الاعلانات فيه ، لما كان ذلك وكان البين من سند الشحن محل النزاع أن توكيل أمون الذى وجهت إليه الدعوى ابتداءً فى خلال الأجل القانونى قد سمى فى سند الشحن باعتباره وكيلاً عن الشركة الأجنبية الناقلة من ميناء

(١) نقض مصرى طعن ٥٩١ لسنة ٣٩ ق جلسة ١٩٨٠/٢/٢٤ مجموعة النقض عدد ٣١ من ٣٨٨ : طعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٥٠ ق سة ١٩٨٦/١/١٢ . انتظر الأحكام السابقة فى الهمش التالى .

(٢) للوكيل الملاحى يرجع فى علاقته بالغير إلى القواعد العامة فى النيابة على مقتضى المادة ١٠٥ مدنى .

الاسكندرية فإن إقامة الدعوى على هذا التوكيل تنعقد به الخصومة صحيحة باعتباره المقصود بالمخاصمة في شخص ممثله القانوني وقت رفع الدعوى في سنة ١٩٦٨ سواء كان من يمثله هو الشركة الطاعنة أو غيرها ، وتعتبر الشركة الناقلة التي يمثّلها هذا التوكيل في مصر طرفاً في الدعوى التي اختصم فيها .

(الطعن رقم ٨٧٠ لسنة ٤١ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤) .

- من المقرر في قضاء هذه المحكمة إنه إذا كان الموطن الأصلي للشخص - طبيعياً كان أو اعتبارياً - موجوداً في الخارج وكان يباشر نشاطاً تجارياً أو حرفاً في مصر اعتبر المكان الذي يزاول فيه هذا النشاط موطناً له في مصر كل ما يتعلق بهذا النشاط . ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطاً تجارياً في مصر وكيلاً ملاحياً ينوب عن صاحبها - سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً - في مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة في جمهورية مصر العربية ويمثله في الدعاوى التي تُرفع عنه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا التوكيل موطناً لمالك السفينة ، لما كان ذلك وكان يبين من قرار رئيس الجمهورية رقم ٩١٠ لسنة ١٩٦٨ أن التوكيلات الملاحية «مفيس» ، «وأمون» ، «وأبو سنبل» ، «وطيبة» لا تعدو أن تكون فروعاً للشركة المطعون ضدها فإن هذه الشركة تكون صاحبة صفة في كل نزاع يتعلق بنشاط هذه التوكيلات . ولا يغير من ذلك مجرد الخطأ في بيان اسم التوكيل المقصود من بينها ، مادامت الشركة التي تضمها جميعاً قد اختصمت بصفتها وكيلاً عن مالك السفينة المسؤول عن العجز في الرسالة البحرية .

(الطعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٥٠ جلسة ١٩٨٦/١/١٣)

- إن كانت الطاعنة قد أقامت الدعوى على المطعون ضده الثاني بصفته مستأجراً ومجهزاً للقاطرة أسياتيك فلام وللصنل - جلف أسبان - الذي تقطره وعلى المطعون ضدها الأولى بصفتها مالكة القاطرة المذكورة طالبة إلزامها به والذي يمثل مصروفات انفقتها على القاطر والصنل أثناء تواجدهما في الموانئ المصرية في الفترة من ١٩٧٧/٧/١٤ وحتى ١٩٧٧/٨/٢١ ففضت محكمة أول درجة بإلزامها بهذا المبلغ دون تضامن مؤسسة قضاءها على أن القاطرة والصال وصلا ميناء بورسعيد كوحدة

بحرية واحدة ، وإذ استأنفت المطعون ضدها الأولى - مالكة القاطرة - هذا الحكم قضت محكمة الاستئناف بإلغاء الحكم المستأنف بالنسبة لها ورفض الدعوى قبلها تأسيساً على أن المطعون ضده الثانى هو المسئول عن الدين بصفته مجهزاً للصنديل والقاطرة وأن المبلغ المطالب به لا يتضمن اية ديون بحرية مستحقة على القاطرة ذاتها بحيث تسأل عنه المطعون ضدها الأولى كمالكة لها - طبقاً لمعاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظى على السفن - لما كان ذلك فإن ما تثيره الطاعنة بسببى الطعن من أن الحكم المطعون فيه أسس قضاءه على الفصل بين القاطرة البحرية والمقطورة لا يصادف محلاً فى أسباب الحكم ومن ثم يكون التعى غير مقبول .

الطعن رقم ١٩٧٧ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٦/١/٢٧

« يعتبر التوكيل الملاحى موطناً لمالك السفينة ، وهو ينوب عن مالكها من مباشرة كل ما يتعلق بنشاطها ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه ، ولا عبء بالخطأ فى بيان اسم التوكيل الملاحى التابع للشركة التى لها صفة فى تلك الدعاوى طالما اختصمت بصفتها وكيلاً ملاحياً عن مالك السفينة المسئول عن العجز فى الرسالة البحرية » . نقض طعن رقم ١١٩٤ لسنة ٥٠ ق فى ١٩٨٦/١/١٣ .

٣٣ - وقد اختلف على طبيعة العقد الذى يربط المجهز بالوكيل البحرى ، فذهب رأى إلى أنه عقد عمل^(١) ، والصحيح أنه وكالة^(٢) ، لأن الأمين ليس تابعاً للمجهز بل يمثله فى أعمال قانونية ويأشر نشاطه على وجه الاستقلال . وهى وكالة عادية لأن الوكيل البحرى يتعامل باسم المجهز ولحسابه . وليس باسمه الشخصى كما هو الحال فى الوكالة بالعمولة .

(١) قال رقم ٣١٧ ص ١٥٦ : ملش رقم ٢٤٨ .

(٢) ريبير ج ١ - ٨٨٢ : ليون كان وريثو ٥ - ٧٥٢ : لسكارا فى محاضراته ص ٩٤ : روبيير

رقم ٢٧٢ .

كذلك استئناف مختلف ٣ يونيو ١٨٩٦ بلتان عدد ٨ ص ٣٠٩ . نقض فرنسى ١٦ أبريل سنة ١٩٥١

مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٥١ ص ٣٧٨ .

ويطبق القضاء على هذا العقد أحكام الوكالة، فيقضى بجواز عزل الوكيل البحري في كل وقت^(١)، ويجيز للوكيل أن يعتزل طبقاً لأحكام الوكالة الواردة بالقانون المدني وعلى أساس أن هذه الوكالة تقوم على اعتبار شخصي^(٢). وهي وكالة لمصلحة لطرفيها^(٣).

٣٤ - التزامات الوكيل البحري: تنحصر واجبات الوكيل البحري

في تلقي البضاعة من الریان، وتسليمها للمرسل إليهم، والمحافظة على حقوق المجهز:

١ - فعليه أن يتلقى البضاعة من الریان، ويعتبر واجبه في ذلك تابعاً لالتزامه الأصلي بتسليمها للمرسل إليهم. وعلى الوكيل البحري أن يحافظ على البضاعة، وله أن يطلب إلى القضاء تعيين حارس عليها إذا أراد التخلي عنها، لأي سبب كتأخير المرسل إليهم في استلامها مثلاً^(٤).

٢ - وعليه كذلك أن يسلم البضاعة للمرسل إليهم المستفيدين من سندات الشحن طبقاً للقواعد المتبعة في عقد النقل البحري. ويلاحظ أنه في إجراء هذا التسليم يعتبر وكيلاً عن المجهز، ولذلك يجب على المرسل إليهم أن

(١) في دور ٣٢ ص ٣٣١.

وقضت محكمة استئناف الجزائر في ١٦ نوفمبر ١٩٥٠ (بحري فرنسي ١٩٥٥ - ٤٣٧) أن أمين السفينة ممثل للمجهز مرتبط معه بعقد وكالة. ولذلك يجوز عزله دائماً ودون تعويض إلا إذا كان في عزله إساءة من المجهز لاستعمال حقه في عزله.

(٢) الجزائر ١٧ مايو ١٩٥٠ بحري فرنسي ١٩٥١ - ٢٧٤.

٣ - يخضع عقد وكالة السفينة لقانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي يعمل به (م ١٢٧ مصري المقابل للنس الفرنسي) ..

(٣) ويخضع هذا العقد لقواعد عقد الوكالة المبصرة للمصلحة المشتركة للطرفين. فلا يجوز لأنها أن يفسخه دون مراعاة أخطار وتعويض الضرر الذي يلحق بالطرف الآخر في الحدود التي يقع لأبيهما الفسخ دون مرور مشروع.

٣. وحتى لو وجد مشروع لفسخ العقد فيجب مراعاة الأخطار قبل الفسخ بوقت مناسب لكس ان بروفنس ١٧ مارس ١٩٨٧ بحري فرنسي ١٩٨٧ ص ٦٨٤. تطبيق Pestel - Delord et Jacques Bonnaud.

(٤) مرسيليا ١٦ فبراير ١٩٢٥ ملحق دور ٢ - ٢٦٢: روان ١٦ يونيو ١٩٢٤ ملحق دور ٢ - ٥٧٦: القاهرة ١٨ أكتوبر ١٩٢٢ دور ٢ - ٥٧٦: مرسيليا التجارية ٧ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ - ٥٧٦.

يوجها هو كل الإجراءات الواجب توجيهها للناقل إلى وكيله البحرى ، ويحتج بها عندئذ على الناقل^(١) .

٣ - وعليه أخيراً أن يحافظ على حقوق الناقل ، وأهم مظاهر هذه المحافظة أن يقوم بعمل اللازم لتحصيل الأجرة المستحقة ، وله فى سبيل ذلك أن يحبس البضاعة وأن يطلب بيعها بالمزاد العلنى عند الاقتضاء ، على ما سنرى .

٣٥ - حقوق الوكيل البحرى : تتلخص هذه الحقوق فيما يلى :

١ - الحصول على الأجر المتفق عليه ، إذ يفترض أنه - على خلاف الوكيل المبنى - لا يعمل بالمجان ، فإن لم يقر الاتفاق له أجراً أو لم يحدد وجب الرجوع إلى العرف .

٢ - ويلتزم المجهز أن يرد للوكيل البحرى ما أنفقه هذا الأخير فى سبيل تنفيذ الوكالة تنفيذاً معتاداً ، مع الفوائد من وقت الانفاق (المادة ٧١٠ مدنى) .

٣ - وللوكيل البحرى أن يحبس لديه المبالغ التى للمجهز حتى يقتضى منه حقه (المادة ٢٤٦ مدنى) . ويتمتع كذلك بامتياز على السفينة والأجرة ضماناً لمبالغ التى اقتترضها منه الربان لحاجة السفينة طبقاً للمادة ١٢٩ من القانون البحرى .

كذلك يقع هذا الامتياز على السفينة للديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقاً لنص المادة ١٤٠ (م ٢٩/٦) . أى للحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ويوصفه وكيلها^(٢) .

ويسرى هذا الامتياز على السفينة والأجرة وعلى السفينة التى يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلى (م ٤٠ ، ٢٩ إلى ٣٩) .

(١) تونس ٢٤ يونيو ١٩٤٩ بحرى فرنسى ١٩٥٠ - ٥٥٧ .

(٢) وقد دفع هذا الاعتبار بعض المحاكم إلى اعتباره وكيلاً ليتمكن من التمسك بهذا الامتياز نقض إيطاليا ٢٣ مارس ١٩٨٢ نور ١٠ - ٤١٦ - مرسيليا ٢٢ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق نور ٦ - ٢٧ .

ولكنه لا يتمتع بامتياز الوكيل بالعمولة المقررة في المادة ٨٥ تجارى، لما رأيناه من أنه وكيل عادى وليس وكىلا بالعمولة^(١).

٣٦ - مسؤولية الوكيل البحرى : يسأل الوكيل البحرى ، أمام المجهز ، طبقاً للعقد الذى يربطهما عن الأضرار التى يسببها تخلفه فى تنفيذ التزام من التزاماته .

ويسأل كذلك أمام الغير عن أخطائه التى يرتكبها شخصياً أو يرتكبها عماله ، طبقاً للقواعد العامة فى المسؤولية التقصيرية^(٢).

٣٧ - وهو فى ذلك وكيل مأجور يسأل طبقاً للمادة ٧٠٤ مدنى ، فهو يسأل إذا لم يبذل فى تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد ، وهذه العناية يحددها عرف الميناء الذى يعمل فيه ، طبقاً للمادتين ١٤٢ و ١٤٣ من القانون البحرى . وعلى المجهز إثبات خطئه طبقاً للقواعد العامة .

أما فى خصوص مسؤوليته عن سلامة البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها فى السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها ، فتقول المذكرة الايضاحية أنه « كان المشروع بين حلين فأما أن يفترض خطأه ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسؤولية الناقل البحرى ، وأما أن يقيم المسؤولية على فكرة الخطأ الواجب الإثبات ويجعلها كاملة شاملة الضرر ، وباستطلاع رأى الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية فى مصر تبين أنها تفضل الحل الثانى فأقره المشروع فى المادة ١٤٣ » .

وعلى ذلك يلزم الشاحنون والمرسل إليهم بإثبات خطأ وكيل السفينة فإذا ثبت الخطأ حكم عليه بكامل التعويض وليس بتعويض محدود .

- ويسأل شخصياً أمام السلطات عن المخالفات التى يرتكبها بالمخالفة للقوانين واللوائح .

(١) ولايسأل وكيل السفينة شخصياً عن عدم قيامه بالتأكد من الأخبار المعلقة عن تاريخ وصول السفينة لأنه مجرد وكيل عن الناقل .

(٢) استئناف باريس ٤ ديسمبر ١٩٨٧ بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ١١٣ تعليق اكارد .

ويعد وكيل السفينة مجرد وكيل عادى عن المجهز ، لا يسأل تعاقدياً أمام أصحاب البضائع . وإنما يجوز مساءلة على الأساس التقصيرى عن أخطائه الشخصية التى تقع فى مواجهة الشاحن .

ومثال ذلك خطؤه للمتمثل فى عدم إخطاره الشاحن بأنه لن تصل أى سفينة للمجهز الذى يمثلته فى المواعيد المعلن عنها لتسليم البضائع المنقولة . (اكس أن بروفنس ٦ يوليو ١٩٨٦ بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ٦٩٣) (١) .

٣٨ - ولكن هل يسأل الوكيل البحرى شخصياً عن الأخطاء التى تقع فى تنفيذ عقد النقل إذا لم تكن منسوبة إليه ؟ فى المسألة خلاف . فهناك رأى يذهب إلى أن الوكيل البحرى يسأل شخصياً عن هذه الأخطاء ولو أنه لم ترتكبها ، وذلك على أساس أن السفينة لوبقيت فى الميناء ، ولم تغادره لتمكن المرسل إليه من الحجز عليها والحصول على حقه فى التعويض ، ولكن منعاً من تعطيل السفينة فى الميناء يفترض أن الوكيل البحرى حل محل الريان أو المجهز فى التزاماته كى تتمكن السفينة من الرحيل ، وأن المرسل إليه قبل هذا الحلول ورضى بسفر السفينة بشرط أن يلتزم أمين السفينة شخصياً بدلا من الريان . ولذلك ، وتقريباً على هذا الأساس ، يشترط أصحاب هذا الرأى لمساءلة الوكيل البحرى على هذا

(١) حكم ان هـ للنقل الحق فى ان يقاضى بالدعوى المباشرة الأمين الذى أحله فى تنفيذ وكلاته أمين السفينة المعين وكيلاً عاماً عن قبل النقل ، فإذا خالف هذا الأمين (من الباطن) الأمر الصادر إليه برفع الأجرة المقبوضة مباشرة ليد المجهز فهذا الأخير ان يطالبه مباشرة بتقديم حساب عنها . ولا ينطبق التقادم السنوى (م ٤٢٣ تجارى) على الدعاوى الناشئة عن الوكالة الصادرة لأمين السفينة .

استئناف موندلييه ١٨ فبراير ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ ص ٥٢٨ تطبيق P.C.A. ونجد فى احكام القضاء تطبيقات لذلك ، مثلاً تأخر الوكيل فى تسليم البضاعة (مرسيليا ٢٢ أكتوبر ١٩٢٦ ملحق ٤ - ٢٩) ، او تأخره فى تعريفها (استئناف مخطط اسكتونية ٤ يناير ١٩٢٣ بلتان ٣٥ - ٤٣١) .

وحكم ان لا يسأل أمين السفينة عن سوء تنفيذ عقد النقل مادام ليس طرفاً فيه وإن لمكن مساعته على الأساس التقصيرى ، ولكن مجرد سكوت أمين السفينة عن الرد على استفسارات المؤمن على البضاعة والخاصة بتلفيات البضاعة وباسترداد ما لديه من مستندات وإن كان يعتبر خروجاً على قواعد الأنب فإنه لا يرقى إلى درجة الخطأ الذى يجيز مقاضاته على الأساس التقصيرى (استئناف روان ٦ مايو ١٩٦٦

النحو أن تكون السفينة قد غادرت للميناء . وما دام أساس هذه المسؤولية هو تعهد ضمنى من الوكيل البحرى فلا محل لها إذا أعلن الوكيل البحرى قبل رحيل السفينة أنه لن يكون مسئولاً عن تنفيذ عقد النقل ودعاً المرسل إليهم ليتوجهوا بطلباتهم إلى المجهز مباشرة^(١) .

وعيب هذا الرأى واضح ، إذ هو يقوم على افتراض لا دليل عليه ، ويدعى أنه يحل مسؤولية الوكيل البحرى محل مسؤولية الريان كى تتمكن السفينة من الرحيل مباشرة فى حين أن سندات الشحن غالباً تقرر صراحة حق السفينة فى الرحيل فوراً ، بحيث لا يكون هناك مبرر لتمسك المرسل إليه بتعهد الوكيل كشرط لترك السفينة تبحر ، فضلاً على أنه لا معنى للقول إن الوكيل البحرى إذ ترك السفينة تبحر وجب عليه أن يتحمل شخصياً المسؤولية التى كانت تتحملها السفينة وأن يدفع المبالغ التى كان سيحجز على السفينة استيفاء لها ، لا محل لهذا القول لأن الوكيل ما كان يستطيع منع السفينة من السفر لأن ليس دائناً للمجهز ، بل الدائن هو المرسل إليهم وهم وحدهم الذين كان بوسعهم منعها من السفر بالحجز عليها . وما دام هذا التعهد الضمنى يكذبه الواقع فإن الوكيل البحرى يجب ألا يسأل عن تنفيذ عقد النقل لأنه ليس طرفاً فيه .

٣٩ - ولذلك قررت محكمة النقض الفرنسية أن الوكيل البحرى لا يسأل شخصياً إلا عن أخطائه الشخصية^(٢) ، وأخذ بهذا الحل كثير من

(١) نقض فرنسي حكمان فى ٢ يوليو ١٩٢٢ دور ٣ - ٢٩٦ وتطبيق : نقض فرنسي ١١ مارس ١٩٢٢ دور ٣ - ٢٠٨ تعليق Morillot فى معنى يخالف : وهو يؤسس رأيه على أن الوكيل البحرى يحل فى عمله محل الريان ، وأن الريان مسئول شخصياً عن البضاعة طبقاً للمواد ٢٢٢ و ٢٢٣ تجارى فرنسي ، فوجب إذن معاملة الوكيل البحرى نفس معاملة الريان ومسأله شخصياً ، كما يسأل الربط ، ودون حاجة إلى افتراض اتفاق بينه وبين المرسل إليهم - على أن هذا التعليل ، فى نظرننا ، غير سليم ، فالثابت أن الوكيل البحرى وكيل عن المجهز ليرى كان وريثو - ٥ - ٧٥٢ ، نقض ٢ يوليو ١٩٤٢ السابق) . كما أن الريان لا يسأل - طبقاً للتصوص المتكورة - بصلة شخصية إلا فى مواجهة الناقل بوصفه وكيلاً عنه وتالياً له ، ولا شأن لملكه بوصفه فى مواجهة الغير : استئناف روان ٦ مايو ١٩٦٦ السابق .

(٢) انظر فى هذا الرأى : الهافر ٨ نوفمبر ١٩٢٢ ملحق دور ٢ - ٨٢٨ : بورمو التجارية ١٤ مارس ملحق ٣ - ٣٩٦ : الجرائد التجارية ٣٠ يونيو ١٩٢٤ ملحق دور ٢ - ٧٧٩ : روان ١٠ نوفمبر ١٩٢٤ ملحق ٢ - ٢٦ ، و ٢١ أكتوبر ١٩٢٢ ملحق دور ١ - ٤٦٢ .

المحاكم الأجنبية^(١)، والمصرية^(٢) والقضاء الفرنسي الحديث^(٣). وبذلك استقر الرأي على أن الوكيل البحري لا يمكن مقاضاته عن عدم تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلًا للنقل^(٤). وتفرعاً على أن الوكيل البحري لا يقاضى عما يقع من خطأ في تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلًا عن الناقل

(١) مرسيليا ١٥ نوفمبر ١٩٢٢ دور ١ - ٥١٧: يوينه ١٩٢٢ ملحق ١ - ٥٤: ١٦ أكتوبر ١٩٢٢ ملحق ١ - ٢٧١.

(٢) وحكمت محكمة استئناف الاسكندرية في ٥ نوفمبر ١٩٥٧ أن أمين النقل أو ما يسمى بأمين السفينة هو الشخص الذي يقوم لحساب المجهز، بتسليم البضاعة المشحونة وحراستها والمحافظة وتسليمها إلى أصحابها. ومسئوليته قبل أصحاب البضاعة هي مسؤولية تعاقدية (!) مصدرها عقد النقل، ومن ثم فلا يجوز مسامحته شخصياً عما يصيب البضاعة من تلف أو عجز أثناء النقل إلا إذا كان ذلك ناشئاً عن أخطائه الشخصية. (المجموعة الرسمية لسنة ٥٧ ص ١٠١).

استئناف مختلط ٢١ أكتوبر ١٩٢٢ بلتان عدد ٤٦ - ٢٨.٢ يوينه ١٩٢٢ بلتان ٣٥ - ٥٤٢: ١٢ ديسمبر ١٩١٢ بلتان ١٩١٢ بلتان ٣٦ - ٧٨: اسكندرية المختلطة ٨ فبراير ١٩٢٦ جازيت المحاكم المختلطة عدد ١٧ - ٢٠٨: استئناف مختلط ١٠ نوفمبر ١٩٢٦ دور ١٥ - ٢٩٧: ٢٦ يناير ١٩٢٧ دور ١٦ - ٢٥٠.

وحكم القضاء المختلط أنه متى كان أمين السفينة يتصرف باسم ولحساب المجهز مع المرسل إليهم فلا يسأل أمامهم إلا عن أخطائه الشخصية، التي يرتكبها وتسبب لهم ضرراً تنفيذ وكالته، ولا يسأل عن عدم تنفيذ عقد النقل الذي لم يكن طرفاً فيه، ولا على عدم تنفيذ الاتفاقيات الملحقة به. وتطبيقاً لذلك فإن المرسل إليه الذي أعطى أمين السفينة المقيم في مصر، والوكيل عن مجهز بالخارج كفالة نقدية ضماناً لتسوية خسارة مشتركة لا يكون له دعوى مباشرة ضد هذا الأمين شخصياً لاسترداد هذا المبلغ ولا يكون له سوى الرجوع على المجهز مباشرة.

الاسكندرية المدنية المختلطة في ٨ فبراير ١٩٢٦ جازيت عدد ١٧ ص ٢٠٨ بصفة استئنافية على حكم اسكندرية الجزئية في ١٠ مارس ١٩٢٥ (وكان حكم أول درجة قد أجاز الدعوى ضد الأمين شخصياً على أساس أن الكفالة قد أعطيت له بصفته الشخصية وعليه إلتزام شخصي بحفظها لديه)، ف قضى أن الأمين عندما طالب بالكفالة كان ذلك باسم المجهز ولكنه عندما تسلمها تلقاها بصفته الشخصية، وإن المجهز عندما طلب الكفالة كشف عن سوء ظنه بالمرسل إليه ومن الطبيعي إذن أن هذا الأخير لم يدفع الكفالة إلا ولديه نفس الشعور بإزاء المجهز ولذا فلم يتصور أنه يقدمها إلى وكيل المجهز بل إلى شخص من الغير يثق فيه. لكن محكمة الدرجة الثانية قدرت أن هذا التفسير لارادة ذوى الشأن غير مقبول وإن المرسل إليه كان يعلم بصفة الأمين ولم يتحفظ عند تقديم الكفالة إليه).

كذلك في ذات المعنى واستئناف مختلط ١٢ ديسمبر ١٩٢٢ جازيت ١٤ ص ١٦١.

(٣) نقض ١٢ مارس ١٩٢٢ السابق دور ٣ - ٣٥٨ تعليق موريو: روان ٧ مارس سنة ١٩٢٢ ملحق ١ - ١٢٧، نقض ٣٠ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ ص ٨.

(٤) الجزائر التجارية ٢ فبراير ١٩٥٦ بحري فرنسي ١٩٥٦ صفحة ٥٦٣: استئناف باريس ٢٠ يوينه ١٩٥٢ بحري فرنسي ١٩٥٢ صفحة ٩٦٤ تطبيق P. Emo في نفس المعنى استئناف روان مايو ١٩٥٠ بحري فرنسي ١٩٥٦ ص ٣٩٦.

قرر القضاء له الحق في أن يتمسك - نيابة عن موكله - بشروط الاعفاء الواردة في سند الشحن أو مشاركة الإيجار^(١).

انظر المادتين ١٤٢ و ١٤٣.

٤٠ - أمين السفينة وكيل عن الناقل لا عن المرسل إليه : وهذا مفهوم لكونه يقوم بأعمال المفروض أن على الناقل تنفيذها ، وهو بذلك لا يختلط بشخص آخر سنعرض له وهو أمين الحمولة يكلفه الشاحن أو المرسل إليه القيام بأعمال لحسابه كما سنرى . ولذا فإن المرسل إليه إذا قاضى أمين السفينة فإنما ينظر إليه بوصفه وكيل الناقل المجهز .

ومع ذلك فقد يجمع نفس الشخص بينى وصفى أمين السفينة وأمين الحمولة إذا كلفه الناقل والمرسل إليه معاً القيام بأعمال لحساب كل منهما ، ولكن هذا الوضع ليس هو الطبيعي (انظر نقض ١٢ أبريل ١٩٧٦ المجموعة عدد ٢٧ ص ٩٢٢) . وإن كان منتشرأ في العمل ، ويترتب على ذلك أن أمين السفينة الذى يتلقى البضاعة من الريان يفترض أنه يعمل لحساب الناقل ، وأنه - لذلك - وكيله حتى يثبت وجود عقد بينه وبين المرسل إليه يقيمه وكيلاً عنه^(٢) بل يلزم أن يكون هذا التوكيل صريحاً^(٣) ، سواء كان مباشراً من المرسل إليه إلى أمين السفينة أو كان بتوسيط الناقل البحرى في التعاقد مع الأمين لحساب المرسل إليه .

هذا ، ومتى كان أمين السفينة في الوقت ذاته أميناً للحمولة كان مرتبطاً بعقدين : وكالته مع المجهز ومقاولته أو وكالته مع المرسل إليه ، والعقدان مستقلان ، فيكون له أن يطالب كلا منهما بمصروفات العمليات الداخلة في تنفيذ العقد المبرم معه^(٤).

(١) كذلك يؤيد الفقه : ريبير ج ١ - ٨٨٦ . في الشحن والتفريغ سنة ١٩٥٤ السابق ص ١٠٦ : إسكارا في محاضراته ص ٩٤ . يونكاز رقم ٥٣٥ . وكذلك التطبيق الوارد في مجلة نور عيد ٢١٠ ص ٩

(٢) يورلو للتجارية ٢٠ فبراير ١٥٥٩ بحرى ١٩٦٠ ص ٩٦ .

(٣) نقض فرنسى ١٦ مايو ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ ص ٥٢٢ حيث قالت : «إن أمين السفينة هو وكيل عن الناقل البحرى ولا تتعمد مسئوليته بوصفه وكيلاً عن المرسل إليه عن التلف الحاصل للبضاعة المنقولة أثناء تفريغها والتي عهد بها إلى هذا الأمين . وذلك ما لم يرد بسند الشحن شرط يفوض الريان أو مندوباً آخر للناقل في اختيار مقاول للتفريغ لحساب المرسل إليه بل ورد به - على العكس - شرط يقضى أن تفريغ البضاعة وحفظها ولستلامها يتم دائماً بمعرفة الريان أو مندوبى السفينة » .

(٤) لستنتاف رولن ٢٠ نوفمبر ١٩٦٤ بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٢٨ .

٤١ - تقول المذكرة الإيضاحية :

مادة ١٤٤ - ثم تناول المشروع وكيل السفينة ، فنكر في المادة ١٤٠ أن وظيفته الأصلية هي النيابة عن المجهز في القيام بالأعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة ، كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الإصلاحات وقبض أجره النقل وغير ذلك كثير ، وهي أعمال من اختصاص الربان في الأصل وقد يقوم بها بنفسه ، وقد يعهد بها الى وكيل ، وهو الوضع الغالب في العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها في الميناء وقصر المدة التي تقضيها فيه الأمر الذي يوجب اعداد حاجاتها مقدما لتجدها جاهزة حاضرة عند الوصول .

وأجازت المادة ١٤١ أن يعهد إلى وكيل السفينة فضلا عن وظيفته الأصلية بعمليات إضافية كتسلم البضائع توطئة لشحنها عند القيام أو لتسليمها إلى المرسل إليه عند الوصول .

وأقامت المادة ١٤٢ مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز على أساس انه وكيل بأجر ملزم - طبقاً للفقرة الثانية من المادة ٧٠٤ من القانون المدني - بان يبذل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد .

أما في شأن مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها ، فقد كان المشروع بين حلين فاما أن يفترض خطأه ، ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسؤوليته على فكرة الخطأ الواجب الإثبات ويجعلها شاملة لكل الضرر . وباستطلاع رأى الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية في مصر تبين أنها تفضل الحل الثاني فأقره المشروع في المادة ١٤٣ .

وأفادت المادة ١٤٤ من وظيفة وكيل السفينة فاعتبرته نائباً عن المجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في مصر ، كما اعتبرت موطنه قايها موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية . ويحقق هذا الحكم فائدة عظيمة لمن يريد عمل الاعلان ، فقد هيا له النص شخصاً مقيماً لتوجيه الاعلان إليه .

الباب الثالث

أمين الحمولة او وكيل الشحنة

Consigataire de la Cargaison

٤٢ - تعريف :

الأصل ان يظل عقد النقل قائما بما يلقيه على الناقل من واجب المحافظة على البضاعة حتى يتسلمها المرسل إليه أو وكيله المفوض في ذلك^(١)، ولا يغير هذا الحكم أن يتلقى أمين السفينة أو مقاول التفريغ البضاعة من الربان ، فان كلا منهما يظل وكيلًا أو تابعًا للناقل حتى التسليم النهائي للمرسل إليه^(٢) . ولتفادي هذه النتيجة ، أو للتعجيل بانتهاء مسئولية الناقل هذه ، يتفق على أن يعين المرسل اليه وكيلًا له يقوم باستلام البضاعة لحسابه فتنتهي بذلك مسئولية الناقل عنها ، هذا الوكيل يسمى أمين الحمولة أو وكيل الشحنة .

٤٣ - النصوص :

مادة ١٤٥ - ينوب وكيل للشحنة عن أصحاب الشأن في البضاعة في تسلمها عند الوصول ونفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها .

(١) نقض ١٢ ابريل ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ من ٩٢٢ .

(٢) تقول في تلك محكمة النقض المصرية « لا ينتهي عقد النقل الا بتسليم الأشياء المنقولة الى المرسل اليه ومن ثم فان للزام الناقل لا يتقضى بوصول تلك الأشياء سليمة الى جهة الوصول ولو اخطر المرسل اليه بوصولها وانزعه باستلامها طالما انه لم يتسلمها فعلا فان الناقل يكون مسئولًا عن سلامته . . . » .

نقض مصري ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض لسنة ١٧ من ١٩٢٦ ، وأحكام أخرى كثيرة وكتايب طبعة سنة ١٩٦٩ رقم ٢٠٦٧ و ٢٩٦١ و ٤٠٩ .

مادة ١٤٦ - على وكيل الشحنة القيام بالاجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق اصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل ، وإلا افترض انه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المنكورتين فى سند الشحن . ويجوز إثبات عكس هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل .

مادة ١٤٧ يسأل وكيل الشحنة قبل اصحاب الشأن فى البضاعة التى تسلمها بوصفه وكيلًا بأجر .

(٢) تسرى على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ١٤٣ (أى عن خطئه الشخصى وعن خطأ تابعيه) .

٤٤ - وفى مصر لا يجوز أن يباشر اعمال الوكالة البحرية الا شركات القطاع العام (م ٣ قانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) وتعتبر الوكالة عن الشاحن أو المرسل اليه صورة للوكالة البحرية لأنها تتعلق بعمل من أعمال النقل البحرى .

٤٥ - ويعتبر أمين الحمولة وكيلًا عن المرسل اليه فى استلام البضاعة مسئولًا امامه بهذا الوصف عن تنفيذ ما عهد به اليه طبقًا للاتفاق أو العرف ، وقد عرفته محكمة استئناف الاسكندرية بقولها انه الشخص الذى ينيبه اصحاب البضاعة فى استلامها مباشرة وترتيبها على الرصيف بعد تفريغها واتخاذ الوسائل اللازمة للمحافظة عليها وحراستها واستيفاء إجراءات الجمارك ، ومسئوليته قبل اصحاب البضاعة هى مسئولية تعاقدية شخصية باعتباره نائبًا عنهم الى أن يقوم بتسليمها اليهم فعلاً^(١) .

وحديث وصفه القانونى وبيئت التزاماته محكمة النقض المصرية بقولها أنه ولئن كان الأصل أن مهمة مقاول التفريغ مقصورة على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة الا أنه متى عهد اليه المرسل اليه باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن فإنه تكون له فى هذه الحال الى جانب صفته كمقاول للتفريغ صفة أمين الحمولة ، وبذلك يصبح وكيلًا عن المرسل اليه فى الاستلام ، وهذه الوكالة تفرض عليه :

(١) استئناف الاسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ المجموعة الرسمية لسنة ٥٧ ص ١٠١ .

- ١ - واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر .
- ٢ - والتيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة فى سند الشحن .
- ٣ - والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل اليه : « فيلتزم فى حالة وجود تلف أو عجز بالرسالة باتخاذ التحفظات والاجراءات الكفيلة باثباتها بما نك الالءاء الى القضاء لاثبات حالة البضاعة إذا اقتضى الأمر ذلك ، كما يلتزم بعمل الالءاء لازم لرفع دعوى المسئولية . وعلى العموم فانه يلتزم بكل ما يلتزم به الوكيل من رعاية حقوق موكله واتخاذ الاجراءات الكفيلة بتوفير أدلة الالءاء الالءاء للرجوع على الناقل فإذا قصر فى ذلك كان مسئولا قبل موكله قبل موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير»^(١).

٤٦ - المركز القانونى لأمين الحمولة : قدمنا أن أمين الحمولة قد يعينه المرسل اليه مباشرة ، وقد يعينه بطريق الناقل أى بتفويضه الناقل فى سند الشحن بالتعاقد معه لحسابه ، وقد يكون أمين الحمولة شخصا مستقلا عن وكيل السفينة وعن مقاول التفريغ .

وقد يجمع شخص واحد بين هذه الوظائف ، وعندها يعامل بوصف كل منها على حده بالنظر الى النشاط محل البحث .

وقد قلنا كذلك أنه إذا كان نفس الشخص أمينا للسفينة فإنه لا يعتبر كذلك أمينا للحمولة إلا متى ثبت أن المرسل اليه كلفه بتمثليه .

المعتاد .

وزاينا كذلك أن القضاء يميزه بكونه موكلا فى استلام البضاعة ، ويفرق بينه وبين مقاول التفريغ على أساس أن أمين الحمولة يقوم بعمل قانونى فهو وكيل . ويذهب رأى إلى أنه وكيل بالعمولة يتمتع فى استيفاء حقوقه بضمانات الوكيل بالعمولة ومنها الامتياز على بضائع العميل ، موكله ، التى حوزته ، وهذا القول على اطلاقه غير صحيح ، إذ قد يتسلم الأمين باسمه الخاص دون ذكر اسم الأصيل فيكون عندئذ وكلا بالعمولة وفقا للمعيار الراجح ، ويكون ذلك متى كان سند الشحن لحامله أو كان اسميا أو اننيا وتلقاه الأمين بسبب ناقل للملكية ، أما لو تقدم الى الربان

(١) نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨ .

وبيده السند وكان ظاهراً وصفه كوكيل وذكر اسم الأصيل كان الأمين وكيلاً عادياً وخرج من دائرة الوكلاء بالعمولة .

وقد اشرنا الى حكم محكمة النقض المصرية الذى عرض لمركز ومسؤوليات أمين الحمولة ، وهو يفرض عليه التزامات الوكيل فى الاستلام ومنها التحقق من البضاعة ، والمحافظة على حقوق الرجوع المقررة لموكله المرسل إليه على المسئول عن البضاعة ، ورفع دعوى اثبات الحالة ان لزم الأمر^(١) .

ويسأل الأمين عن البضاعة طالما هى فى عهده . كما يسأل عن خطأ الأشخاص الذين يستعين بهم فى أداء مهمته ، وتنتهى مسؤوليته متى سلم البضاعة إلى المرسل إليه أو وكيل آخر عنه تسليمياً صحيحاً وكان مفوضاً فى ذلك .

ولأمين الحمولة أجره طبقاً للاتفاق أو للعرف ، وله - ككل وكيل - ان يحبس ماله من بضاعة للموكل حتى يستوفى حقوقه منه (ولحقه امتياز على السفينة طبقاً للمادة ٢٩ وله أن يحجزها طبقاً للمادة ٥٨) .

٤٧ - ونقول المذكرة الايضاحية : اما وكيل الشحنة فقد عرفتة المادة ١٤٥ بأنه نائب عن أصحاب الشأن فى تسلم البضاعة عند وصولها وبيع أجره النقل ان كانت مستحقة . فهو والحال كذلك لا يكلف بأعمال مادية فحسب كتسليم البضاعة وتخزينها ، وإنما يقوم أيضاً بأعمال قانونية كدفع أجره النقل وعمل التحفظات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفته كوكيل . ويقوم وكيل الشحنة بخدمات جليلة لأصحاب الشأن فى البضاعة لان الغالب الايكونوا حاضرين عند وصول السفينة فيتلقى هو البضاعة ويحافظ عليها حتى يسلمها إليهم .

وتوجب عليه صفته كوكيل بأجر ان يبينل فى تنفيذ عناية الرجل المعتاد . وأهتت المادة ١٤٦ بوجه ولجد من وجوه هذه العناية وهو المحافظة على حقوق صاحب الشأن فى البضاعة تجاه الناقل بعمل التحفظات اللازمة إذا لاحظ ضياع جزء من البضاعة أو تأخير وصولها . وواجه النص أعمال هذا الواجب بقريبة افترض فيها أن الوكيل تسلم

(١) نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ لهامش السابق .

البضاعة بحالتها المبيّنة في سند الشحن ولم يجر اثبات عكس هذه القرينة في مواجهة صاحب الشأن في البضاعة ، ولكنه فتح له هذا الطريق في العلاقة بينه وبين الناقل .

ونظمت المادة ١٤٧ مسئولية وكيل الشحن ، فنصت على مسألته قبل أصحاب الشأن عن البضاعة التي تسلمها ، بصفته وكيلًا بأجر واجرت عليه أحكام المادة ١٤٣ .

الباب الرابع

وكيل الترانزيت^(١)

TRANSITAIRE

٤٨ - تشير هذه التسمية إلى المرحلة التي يتم فيها نشاط معين وهي مرحلة الترانزيت transit أو العبور ، وليس لها اصطلاح عربي آخر متداول .

ويقصد بها شخص وسيط يكلف بتلقى البضاعة المرسله عبر رحلة متعددة الأجزاء من الناقل البحري وإتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهري أو برى أو جوى ، فأعماله أعمال قانونية : فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب عميله ويلتزم باسم العميل بإبرام عقد النقل الثانى وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية ... إلى غير ذلك ، حتى تخرج البضاعة من يده لتكملة رحلتها طبقاً لطلب عميله^(٢) ، وذلك فى نظير عمولة .

٤٩ - ومن هذه الصورة لنشاط وكيل العبور يبدو أنه لا يعتبر ناقلاً^(٣) بأى وصف لأنه لا يتعهد - أساساً - بعملية تغييرمكاني للبضاعة ، بل بإتخاذ الإجراءات - باسم العميل - لإبرام عقد نقل مع ناقل يتولى هو تنفيذ العملية ، ولهذا فإن الدعوى المرفوعة على وكيل العبور بالمسئولية لا تخضع لأحكام دعوى النقل^(٣) ، كما سنرى .

Agent de transit, Forwarding Agent.

(١)

انظر بونكاز فى مختصر القانون البحرى : باريس سنة ١٩٢٢ رقم ٣٦٠ وما بعده .

(٢) ولذا يعرف الأستاذ ريبير عقد الترانزيت العقد الذى يتم بين المرسل وشخص آخر بمقتضاه

يتلقى هذا الشخص - وهو الوسيط - البضاعة باسم المرسل ويعيد إرسالها باسم المرسل كذلك (ريبير

ج ٢ رقم ٢٧٠٢٧) .

(٣) روبيير رقم ٢٧٨ .

كذلك لا يعتبر وكيل العبور وكيلًا بالعمولة لأنه يتصرف - في كل ما يقوم به - لا باسمه وإنما باسم العميل الموكل ، بذلك يتخلف المعيار الراجح لاعتباره وكيلًا بالعمولة ، فلا يخضع لمركزه ولا تنطبق عليه أحكامه^(١) . وبالمثل ، وبتطبيق الملاحظتين السابقتين ، نجد أن وكيل العبور لا يعتبر وكيلًا بالعمولة للنقل .

٥٠ - وقد يتخذ الشخص الواحد عدة مهن ، بأن يكون وكيلًا للعبور ووكيلًا بالعمولة وناقلاً أو وكيلًا بالعمولة في الوقت ذاته ، وإذا كان حكم كل من هذه المراكز مختلفاً فقد وجب تحديد المركز الذي يحتله هذا الشخص في كل حالة بذاتها ، وهي صعوبة تصادف القضاء في العمل ، ويستعين فيها بالنظر في العمل الذي كلف به الوكيل^(٢) .

٥١ - وقد استبعد القضاء صفة وكيل العبور في حالة لم يكن فيها الوكيل مكلفاً بعمل محدد بل تعهد بتنظيم عملية نقل البضاعة وعلى مسؤوليته^(٣) .

(١) قارن ريبير ج ٢ أرقام ١/٢٠٢٧ حيث يقول إنه يتعامل باسم العميل ، ثم يعتبره (رقم ٣/٢٠٢٨) وكيلًا بالعمولة (وكذلك رقم ٤/٢٠٢٧) .

(٢) انظر مسيلي رقم ٣١٠ .

(٣) فقد حكم أن يعتبر وكيلًا بالعمولة ، وليس وكيل ترانزيت ذا وكالة محبوبة ، الشخص الذي تلقى البضاعة في مخازنه قبل نقلها ، وإبرام عقد النقل وبفع الأجرة وقدم الإجراءات الجمركية وشحن البضاعة ، وقام بذلك بمجموعة عمليات مركبة *complexe* ، فإن هذه هي مهمة الوكيل بالعمولة للنقل وهي تنظيم وتنفيذ جميع العمليات المتعلقة بالنقل وتحت مسؤوليته . وهذا الحكم نظر إلى المعيار الغالب في الوكالة بالعمولة للنقل وهو تعهد الوكيل بالعمولة بتنفيذ عملية النقل كاملة في جميع اجزائها وعلى مسؤولية الوكيل ، فالشخص الذي يتعهد بذلك لا يكون وكيل عبور (استئناف باريس ٢٥ فبراير ١٩٦٠ بحرى فرنسي ١٩٦٠ ص ٢٩٢) .

كما حكم أن وكيل العبور هو شخص له صفة الوكالة وليس مجرد وديع ، فمضى تلقى الوكيل البضاعة وإتخذ إجراءات الجمر وغيرها وأخطر العميل أنه يجوز للبضاعة تحت تصرفه على الرصيف مخزونة في مكان عام محروس فإنها تصبح منذ ذلك الإخطار على مسؤولية أو مخاطر الموكل ، ويكون على الموكل - إذا شاء - إثبات أن وكيله هذا ارتكب خطأ جسيماً تسبب في الضرر ، وليس له أن يدعى أن الوكيل تحول إلى وكيل بالعمولة للنقل لمجرد أنه كلفه - بعد تلقيه هذا الإخطار منه - بالبحث عن سيارة توصل البضاعة إلى مخازن العميل .

روان التجارية ٩ مايو ١٩٤٩ بحرى فرنسي ١٩٤٩ ص ٥٢٩ .

وحكم كذلك ، في استبعاد فكرة النقل عن وكيل العبور - بأن مما يدخل في اختصاص وظائف الوكيل البحري (وكيل الترانزيت) قيامه بإعادة إرسال البضاعة التي استلمها في ميناء التفريغ بعنوان المرسل إليه - ولا يغير هذا العمل من مركزه إلى مركز الوكيل بالعمولة للنقل ، ولذلك لا تخضع دعوى المسؤولية ضده للتقادم السنوي لورلد بالمادة ١٠٨ من قانون التجارة .

إستئناف إكس ٢٧ يناير ١٩٦٦ بحرى فرنسي ١٩٦٦ ص ٦٠٣ .

٥٢ - وكيل الترانزيت إذن وكيل عادي يتعامل باسم عميله الموكل ، ومن هذا المركز تنفرع جميع الأحكام القانونية التي تنظم علاقته بالموكل وبالعير .

٥٣ - وبهذا الوصف المتقدم لا يجوز - في مصر - أن يباشر مهنة وكيل الترانزيت إلا شركات القطاع العام (م ٢ قانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) .

٥٤ - واجبات وكيل الترانزيت : الأصل أن تتحدد مهمة وكيل الترانزيت بالاتفاق ، وهي - كما يدل اسمه - القيام باسم العميل باستلام البضاعة من الناقل عند نهاية أحد أجزاء الرحلة وإتخاذ ما يلزم من إجراءات لإبرام نقل جديد وشحن البضاعة لتكمل رحلتها .

وعليه في ذلك أن يبذل العناية المنتظرة من وكيل محترف ومأجور ، فيختار وسيلة النقل الأكثر فائدة لعمله ، ويبرم عقد نقل بالشروط المعتادة ، ولا يقبل شروطاً لم يجر بها العرف ، ويقوم بكل الإجراءات الشكلية وغيرها كإجراءات الجمرك والإجراءات الإدارية والصحية اللازمة للشحن بطريقة مأمونة ، وعليه كذلك أن يؤمن على البضاعة طبقاً لما يجرى به العرف^(١) .

من ذلك مثلاً ما قضى به من التزام وكيل العبور من مراعاة حقوق العميل الموكل عند استلامه البضاعة لحسابه من الناقل البحري ، فعليه عمل الإجراءات والتحفظات اللازمة لحفظ حقوق العميل في مواجهة الناقل^(٢) .

(١) ريبير ٢ - ٥/٢٠٢٥ وما بعده - وريبير ٢٧٨ .

انظر فضلاً على الأحكام السابقة في معيار وكيل الترانزيت والتفرقة بينه وبين الوكيل بالعمولة نقض فرنسي في ٦ يولي ١٩٢٧ دور ١٧ وتليقاً عليه ص ٤٣١ . اقرت محكمة النقض حكم الموضوع الذي اعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل ومسئولاً بوصفه كذلك عن الناقلين اللذين ساهموا في تنفيذ العملية وكيل الناقل الذي تسلم من المرسل إليه سندات الشحن المحررة للحامل بقصد استلام البضاعة عند التفريغ وإرسالها بالسكة الحديد طبقاً لشروط عقد النقل البحري وهو ما كان يضيف عليه مجرد صفة الوسيط في الاستلام (وكيل الترانزيت) ، بل على العكس ، فإن عقد النقل إذ كان قد انتهى فإن اتفاقاً جديداً حصل بين المرسل إليه وهذا الوسيط تعهد به الأخير بوصفه مسئولاً عن العملية كلها واعد إرسال البضاعة بجرراً باسمه الخاص .

(٢) فقد حكمت محكمة استئناف باريس في ٧ فبراير ١٩٦٧ (بحري فرنسي ١٩٦٧ ص ٦٦٩) أن على الوكيل البحري أن يسهر على تفريغ البضاعة المعهود بها إليه ، وأن يحافظ عليها قبل إعادة شحنها وأن يحافظ على دعوى عميله ضد الناقل البحري ، ويعتبر متخلفاً عن أداء التزامه الأخير إذا

وفى مواجهة الجمرک^(١) . ويلزمه القضاء بالمطالبة بعمل معاينة قضائية لحالة وكمية البضاعة عند اللزوم^(٢) .

ويوجب القضاء الحديث على الوكيل البحرى إيداء النصع لعمله متى كان ذلك لازماً لحفظ مصالحه ، وبوجه خاص عليه أن يخطره فى وقت مناسب بالقواعد الخاصة بالنقل البحرى وبالمخاطر التى يتعرض لها إذا لم يرفع الدعوى خلال المدة المحددة باتفاقية بروكسل^(٣) ولا يكفى لإعفائه من المسؤولية أن يكون قد اشترط ذلك الاعفاء كما سنرى .

وعلى الوكيل - فى كل ما كلف به صراحة - أن يحترم تعليمات الموكل تماماً ولا يخرج عنها إطلاقاً ، وفضلاً على ذلك عليه - من تلقاء نفسه - أن يقوم بكافة الإجراءات ويتخذ الاحتياطات اللازمة لحفظ مصالح موكله .
٥٥ - وإذا خالف الوكيل تعليمات الموكل المتفق عليها ، أو أهمل فى إتخاذ ما يقضى به العرف وحسن النية طبقاً لما ينتظر من وكيل مأجور محترف ، انعقدت مسؤوليته عن الضرر الناشئ عن خطئه . وإنما هو لا

لم يتم بعمل التحفظات الخاصة بصندوق سافر على سطح السفينة فى حين أن سند الشحن لم يسمح صراحة بهذا الطريقة للشحن .

كما حكمت استئناف إكس فى ٢٨ يناير ١٩٦٦ (بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٦٠٢) أنه وإياً كانت الأخطاء الحاصلة فى ميناء التفريغ فى استلام البضاعة فإن الوكيل البحرى عن المرسل إليه والمفوض فى استلامها من السفينة عليه أن يتخذ كافة الإجراءات للمحافظة على حقوق الأطراف فى مراجعة المسئولين عن الخسائر التى قد تصيب البضاعة أثناء تفريغها ، فإذا تلقى الجمولة دون القيام بأى تحفظ رغم وجود ما يلفت نظره إلى وجود عوار فى أحد الصناديق فإنه بذلك يفقد المالك كل دعوى ضد الناقل تنعقد مسؤوليته كوكيل مأجور طبقاً للمادتين ١٩٩١ و ١٩٩٢ مئى .

(١) نفس المعنى السين التجارية ٢٨ يونيو ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ ص ٢٨ تعليق Jules Ramarony حيث قررت المحكمة مسؤوليته لأنه ترك المرسل إليه يتحمل رسوماً جمركية على البضاعة الثالثة والبضاعة المفقودة وبذلك عد مهملًا فى تنفيذ وكدته .

(٢) السين التجارية ٢٨ يونيو ١٩٦٦ السابق . انظر تعليق رامارونى فى بحرى ٦٦ ص ٦١٥ .

(٣) استئناف باريس ٧ فبراير ١٩٦٧ : بحرى ١٩٦٧ ص ٦٦٩ .

• وإذا عين وكيل ترانزيت فى ميناء التفريغ ليتسلم البضائع ويعيد إرسالها برا ، وأعلن هذا الوكيل أنه لم يعمله إلا كمعداد لمراقبة عمليات العمليات التى كلف بها ، فاعترف بذلك أنه لم يتخذ القواعد البسيطة لسلامة الشحن والحرص على القاطرة التى أعيد عليها شحن البضائع فيصبح حكم الاستئناف الذى قضى بمسؤولية وكيل الترانزيت أمام موكله عن الأضرار الناشئة عن اعتراف القطار scrent ، بحرى فرنسى ١٩٨٧ ص ٦٩٣

يسأل إلا عن خطئه الشخصي لما قمنا من أنه وكيل عادي وليس وكيل بالعمولة^(١).

٥٦ - هذا ، ويعفى وكيل العبور من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب عميله متى كان ذلك راجعاً إلى سبب اجنبى عنه ، أو خطأ من العميل ذاته ، أو لم يكن في تصرفه خطأ بسبب كونه غير ملزم أصلاً بالسلوك الذي كان يؤدى إلى منع الضرر ، إذ يلزم ابتداء لتقدير ما إذا كان الوكيل مخطئاً أن ينظر في مدى التزاماته ، إذ هو لا يعد كذلك إلا إذا أهمل اتخاذ إجراء كان يجب عليه اتخاذه فإن لم يكن ملزماً أصلاً بهذا الإجراء فلا محل لمساءلته ، ومن هنا كانت أهمية النظر في مدى التزامات الوكيل . ولهذا حكم أن الوكالة العامة لوكيل العبور ، « لا تتضمن بذاتها التزاماً عليه بالاشراف على شحن البضاعة ، فإن هذا الوكيل عليه أن يقدم الناقلين المختلفين وأن يستوفى الاجراءات اللازمة لتنفيذ عملية الشحن ، ولكنه لا يملك أن يفرض رقابة على الربان أو المنشأة التي اختارها للقيام بعملية الشحن ذاتها التي تدخل في اختصاصها دون غيره »^(٢) ؛ وفي قضية أخرى نقضت محكمة النقض الفرنسية حكماً لأنه « أعفى الوكيل البحري من كل مسؤولية عن شحن البضاعة على سطح السفينة إذ استند فقط إلى كون هذا الشحن ق تم دون علم الوكيل ولم يرد الحكم على ما أيده المدعى خاصاً بنطاق الالتزامات التعاقدية للوكيل في الواقعة ولم يبحث على ضوء هذه الالتزامات ما إذا كان قد وقع من الوكيل إهمال عند الشحن جعل من الممكن وقوع الأعمال المنسوبة للربان والتي أدت إلى الاضرار ببائع البضاعة الشاحن العميل والموكل »^(٣).

٥٧ - كذلك لا محل لمساءلة الوكيل إذا كان سلوكه مطابقاً للعادة الجارية ، ما دام لم يصدر من الموكل تعليمات مخالفة^(٤).

(١) السنين التجارية ٢٣ يونيو ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ من ٤٨٩ : روبيير رقم ٢٧٨

(٢) استئناف تولوز ٢٠ يونيو ١٩٦٦ بحرى فرنسى ١٩٦٦ من ٦١٥ تطبيق راماروني .

(٣) نقض فرنسى ٣ احكام فى ١٣ مايو ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٤ من ٥٤١

(٤) حكم بذلك في قضية شكا فيها الموكل من أن الوكيل لم يحصل على سند الشحن إلا بعد رحيل السفينة ، فقضت المحكمة بعدم مسؤولية الوكيل عن ذلك على أساس أن هذا ما جرت به عادة الميناء وأن تنفيذ الوكالة يفترض خضوعه لهذه العادات . استئناف تولوز ٢٠ يونيو ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ من ٦١٥ السابق .

٥٨ - وتنتهى مسؤولية الوكيل عن البضاعة ، بتسليمه إيها للناقل التالى وإرساله مستنداتهما إلى المرسل إليه (أو المرسل طبقاً لشروط الوكالة) أو أمين الحمولة فى ميناء التفريغ . ولهذا فلا مسؤولية عليه إذا لم يتخذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على دعاوى الرجوع بشأن الحوادث التى تصيب البضاعة المشحونة أثناء نقلها^(١) أى بعد خروجها من نطاق وكالته .

٥٩ - الشروط المعدلة للالتزامات ومسؤولية وكيل العبور :
(١) لطرفى عقد الوكالة (الوكيل والمرسل أو المرسل إليه) حرية تحديد التزامات الوكيل ، وتصح شروطهما وتحترم فى الحدود التى لا تهدم فيها جوهر العقد ، بمعنى أنه لا يحترم الشرط الذى يخلع عن الوكيل التزامه باستلام البضاعة من الناقل وإعادة شحنها ، فإذا تكشف القاضى أن الطرفين أرادا تكليف الوكيل بذات المهمة التى يقوم بها كوكيل عبور كان هذا الشرط لاغياً .

(٢) تصح شروط إعفاء الوكيل من المسؤولية الناشئة عن أخطائه فى تنفيذ بعض التزاماته ، متى أبقى الشرط على الوكيل - وهو محترف مأجور - قدراً من المسؤولية الجدية ، وقد عرض القضاء البلجيكي والفرنسي لهذه الملاحظة فى حكمين فى سنتى ١٩٣٢ و ١٩٦٨ ، وذلك بصدد شرط غالب فى العمل مقتضاه أن الوكيل لا يتخذ أى إجراء للمحافظة على البضاعة فى عهده إلا بطلب صريح من العميل ، وكانت الواقعة التى عرضت للقضاء البلجيكي أن شخصاً باع (قوب) بضاعة وكلف وكيلا باستلامها من محطة السكة الحديد فى ميناء الشحن حيث أنها كانت مرسلة من المصنع داخل البلاد ، وتسليمها لوكيل المشتري فى هذا الميناء ، والذى حدث أن وكيل البائع تسلمها فى ميناء الشحن ولكن لسبب ما لم تشحن البضاعة بل تركت على الرصيف أسابيع طويلة حتى تلفت ، ودفع هذا الوكيل مسؤوليته عن التلف بالشرط الوارد فى العقد بينه وبين الموكل . قضت محكمة استئناف بروكسل فى ١٨ يناير ١٩٣٢ باحترام الشرط تنفيذاً للحرية التعاقدية ، ولكنها لاحظت أنه يتعارض مع الواجبات الأولية للوكيل ، وأوجبت على كل حال تفسيره بحسن نية ، وقالت إن على

(١) السين التجارية ٢٢ يونيه ١٩٦٦ مجرى ١٩٦٧ ص ٤٨٩ .

الوكيل - رغم الشرط - أن يخطر عميله بظروف البضاعة وأن يحيطه علماً بما تتعرض له من بقائها على الرصيف^(١). وفي نفس الاتجاه حكم القضاء الفرنسي سنة ١٩٦٨ بمسئولية الوكيل ولو في ظل شرط بإعفاؤه من المسئولية متى كان يوسع الوكيل بذل النصح للموكل وكان الضرر قد ترتب مباشرة على عدم تقديم هذه النصيحة^(٢).

ويفهم من هذا القضاء أنه ليس للوكيل أن يشترط على الموكل شروطاً تؤدي إلى مفاجأة للموكل الذي عهد بمصالحه إلى الوكيل، ولا أن ينقص يده من المحافظة على هذه المصالح التي اعتقد الموكل - وهو يلجأ إلى شخص محترف - أنها في يد أمينة عليها.

٦٠ - ويلاحظ - مرة أخرى - أن وكيل العبور لا يسأل إلا عن خطئه هو أو خطأ تابعيه لكونه وكيلاً عادياً، فلا يسأل عما يصيب مصالح موكله بفعل الناقل الذي تعاقد معه باسم الموكل، كما أن وكيل العبور ليس ناقلاً فلا تخضع الدعوى عليه أو دعواه ضده موكله لأحكام دعوى النقل^(٣). بل تحكمها قواعد دعوى الوكالة.

٦١ - وقد يخرج الوكيل البحري - في عمله - عن مجرد دوره كوكيل ترانزيت، وعندئذ يخضع لمركز آخر هو مركز الوضع الذي اتخذته، بمعنى أنه إذا لم يتصرف كوكيل عن عميله بل كأصيل لزمته - أمام الغير - مسئولية هذا المظهر، من ذلك ما حكمت به محكمة النقض الفرنسية بقولها «إن الوكيل البحري المكلف باستلام البضاعة والذي يحمل سنداً إنشياً يلتزم - بمقتضى تسليم البضاعة إليه - بالمساهمة في الخسارة المشتركة طبقاً للمادة ٤٠١ تجاري، فضلاً على أنه قبل التعاقد بهذه المساهمة وقدم كفالة باسمه الخاص دون أن يبين صفته كوكيل، فيكون مسئولاً شخصياً

(١) استئناف بروكسل ١٨ يناير ١٩٣٢ دور ٣٠ ص ١٩٩ وتطبيق ريتارد وبخاسة ص ١٠١ و ١٠٢ حول مركز وكيل العبور.

(٢) استئناف باريس ٧ فبراير ١٩٦٧ بحري فرنسي ١٩٦٧ ص ٦٦٩.

(٣) فتمت دفع الوكيل عن المرسل إليه أجرة نقل البضاعة وإراد استردادها منه فلا يقبل ضده الدفع بعدم القبول المقررة بالمادة ٤٢٣ تجاري والخاصة بعقد النقل لأن دعواه دعوى وكيل وليست دعوى ناقل: استئناف رولان ٢١ يناير ١٩٦٧ بحري ١٩٦٧ ص ٥٥١.

نقض فرنسي ٨ فبراير ١٩٦٥ بحري ١٩٦٥ ص ٢٤٤ وتطبيق ليرو.

عن تنفيذ هذا الالتزام الذى تحدد بالاتفاق على أن يكون له الرجوع على موكله^(١).

٦٢ - وقد يقوم بوظيفة وكيل العبور شخص آخر ليست هذه حرفته ، كالناقل البحرى ، ولا مانع من ذلك ، وعندئذ يخضع الناقل فى هذه الصورة للأحكام الخاصة بالوظيفة التى تتور المساءلة بصدها ، وهو وضع يثير كثيراً من الصعوبات إذ يجب النظر فى كل حالة على حدة وتحديد ما إذا كان الناقل فى كل عملية يقوم بدوره كناقل أو بدوره كوكيل بحرى ، ومركزه فى الوضعين مختلف تماماً^(٢).

(١) استئناف بروكسل ١٨ يناير ١٩٣٣ دور ٣٠ ص ١٨٩ وتعليق جان رينار وبالدات ص ١٠١ و ١٠٢ حول مركز وكيل العبور.

(٢) حكم القضاء الفرنسى (مرسيليا التجارية فى ٢٠ مايو ١٩٤٧ بحرى ١٩٤٩ ص ٢٤٠ ، حكمان فى أول يوليو ١٩٤٧ بحرى ١٩٤٩ ص ٣٤١) أن الناقل البحرى يعد فى نفس الوقت وكيلاً للعبور متى تلقى البضاعة (عن المرسل إليه) فى باريس وتعهد بإرسالها إلى تونس مقابل بل عمولة ترانزيت واشتباب خاصة وليس نظير مبلغ إجمالى كما هو حال الوكيل بالعمولة للنقل ، وبهذا الوصف لا يسأل عن أخطاء الناقلين اللاحقين بل فقط عن أخطائه الشخصية الواقعة فى الأعمال التى كلف بها وهى حسن اتخاذ الإجراءات التى تسبق وتعاصر وتلحق تلقية البضاعة حتى دخولها عهدة الناقل البحرى فلا مسئولية عليه إن لم يكن له لم يدرج فى السند قيمة البضاعة المطلوبة من جانب الجمرك ما دام لم يصدر إليه أمر بذلك .

الباب الخامس

المقاول البحرى

(مقاول الشحن والتفريغ)^(١)

٦٣ - النصوص : مادة ١٤٨ : (١) يقوم المقاول البحرى بكافة العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها .
(٢) يجوز أن يعهد الى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة (انظر م ٢١٥) .

مادة ١٤٩ - (١) يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الاضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها ، ولا يسأل فى هذا الشأن الا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى اليه .

Berrard. Les entreprises de manutention, Aix 1950.

(١) انظر :

Caillé Max, La situation juridique de l'acconier, Paris 1955, P. 451

Jeuffrey, L'intervention de l'acconier lors de l'opération option des marchandises D N F 1951
p. 367, note D.M.F. 1956, p. 667.

Pequin Serge, Chargement et déchargement des marchandises, Paris, 1954

Thomas Antoine Les acconiers Paris 1923.

ومقالى فى مجلة القانون والاقتصاد السنة ٢٥ ص ٤٤٧ إلى ٥١٦ بعنوان
« القضاء البحرى الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ » ، حيث يجد القارئ الكريم
قائمة بمراجع وأحكام عبيدة فى الموضوع .

(٢). إذا كان الناقل هو الذى عهد إلى المَقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط فى سند الشحن أو فى عقد ايجار السفينة ، وجب على الناقل اخطار المَقاول البحرى بذلك . (حتى يعرف المَقاول الشخص الذى تعلقده معه ، والذى له رفع الدعوى عليه هل هو الناقل أو صاحب الشأن) .

مادة ١٥٠ - يسأل المَقاول البحرى عن الأعمال التى يكلف بها طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة ١٤٨ عن خطئه وخطأ تابعيه .
مادة ١٥١ - تسرى على المَقاول البحرى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٢ من هذا القانون :

٦٤ - تقوم التجارة البحرية أساساً على نقل البضائع من مكان إلى مكان ، وسواء كانت وسيلة هذا النقل أن تستأجر لذلك سفينة أو أن يعدد بالبضاعة إلى مجهز ليتولى نقلها فى الحالتين لابد من عمليات شحن البضاعة على السفن الناقلة وتفريغها منها .

ويقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف إلى ظهر السفينة تمهيداً لوضعها فى المكان المعد لها عليها ، وبالتفريغ إخراجها من السفينة تمهيداً لتسليمها للمرسل إليه . وسنرى أن عمليات الشحن والتفريغ تقع على الناقل فى عقد النقل ، وأنها فى استئجار السفن تقع على المستأجر ، ولكن هذا ليس موضوع البحث الآن بل إن ما يهمنا هو كيفية تنفيذ هذه العمليات دون النظر إلى تحديد الملزم بها .

٦٥ - وقد كان بحارة السفينة هم الذين يقومون بعمليات الشحن والتفريغ ، إذ لم تكن معقدة كما هى عليه الآن ولأنهم أدركوا بالسفينة التى يعملون عليها ، ولأن استخدامهم فيها كان يوفر الوقت والمال ، أما الآن فيقوم بها عمال متخصصون يستخدمون آلات ضخمة ويحترفون هذه العمليات ، ويقوم على رأسهم شخص يسمى *accoumier* ^(١) فى بعض

(١) انظر فى مهمة هذا المَقاول تعليلاً تحت إكس ١٧ فبراير ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٦ ص ٦٧٩ وبالمجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٦ ص ١٠٤٤
والترسمية ترجع إلى أنهم كانوا يستعملون قطعة من الخشب مسطحة تسمى *acon* لنقل البضاعة من وإلى السفينة والرصيف وأحياناً يسمون *dockers* .

موانئ أوروبا ، ويسمون stevedor فى موانئ أوروبا الشمالية ، ويقال لهم فى الموانئ المصرية فى اللغة العامية « استيفا دورى » . وهذا الشخص هو مقال الشحن والتفريغ ، وهو عادة شركة متخصصة فى هذا العمل .

٦٦ - وفى مصر يقوم بأعمال الشحن والتفريغ شركة من شركات القطاع العام ، هى الشركة العربية المتحدة لأعمال الشحن والتفريغ ، تابعة للمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، ولها احتكار من دون أفراد وشركات القطاع الخاص (بمقتضى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) ، ولكن هذه الشركة تخضع - فى عملها وعلاقتها بالغير - للقانون الخاص أى الذى يحكم نشاط شركات القطاع الخاص طبقاً لما هو مستقر فى حكم هذا النوع من الشركات ، فيعتبر نشاطها تجارياً ويخضع لأحكام القانونين البحرى والتجارى دون القانون العام^(١)

٦٧ - وليس هنا مجال تحديد من يلتزم بالشحن أو التفريغ ، فموضع ذلك عقد النقل وعقد إيجار السفينة ، وإنما يهمنى الآن الكلام عن مركز مقال الشحن والتفريغ فى ذاته ، أى سواء كان الملزم بالعمليات - فى عقد النقل أو الإيجار - هو الناقل أو المؤجر أو الشاحن .

فسنرى أن الناقل هو الذى يلتزم بشحن البضائع على السفينة لكنه قد يعهد بهذه العملية إلى مقال مستقل عنه ولكنه يسأل عن أعماله أمام المرسل اليه مسئولية عقدية مباشرة . تقول المادة ٢١٥ بحرى : « يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفن وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك ، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها » . لاحظ أن النص لا يسمح بالتخلص من الالتزام برص البضائع ونقلها وتسليمها عند الوصول ، بل يلقى به على الناقل بشكل آمر . ولكن فى الإيجار الشحن والتفريغ على المستأجر .

« وقد حكمت محكمة النقض أن مفاد نص المادة ٧ من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ بشأن إنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى أن

(١) بعض الموانئ الأفريقية يقوم بعمليات الشحن والتفريغ شركات حاصلة على امتياز من الحكومة وتسمى Whar ولها احتكار قانونى وتعمل طبقاً للائحة إدارية وقائمة شروط ، ويطبق القضاء الفرنسى عليها نظام المرافق العامة الاقتصادية . انظر فى نظامها مقالى السابق ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٢٥ ص ٤٤٧ رقم ١٧ وما بعدها .

المشروع حظر مزاولة أعمال الشحن والتفريغ بطريق مباشر على غير المقيدين فى السجل ، الا أن ذلك لا يحول دون الاتفاق مع متعهد التخلص والتحميل والنقل على أن يتولى كذلك الاشراف على عملية التفريغ والالتزام بنفقاتها فيبعد عندئذ بهذه العملية الى إحدى الشركات المقيدة فى السجل الخاص ويؤدى لها الرسوم المقرر .

(نقض ١٥ يناير ١٩٧٩ مجموعة النقض ٣٠ ص ٢١٤).

٦٨ - ويتحدد المركز القانونى لمقاول الشحن والتفريغ بالنظر إلى نشاطه ، فهو يقوم أساساً وبصفة أصلية بالأعمال المادية اللازمة لشحن وتفريغ البضاعة . وبرغم ذلك فقد تشعب الرأى فى معرفة مركزه فى العلاقة التى تربطه بذوى الشأن :

١ - فقيل إنه يعتبر ناقلاً ، على الأقل فى الفرض الذى يقوم فيه بتوصيل البضاعة من الرصيف إلى السفينة أو من السفينة إلى الرصيف ، إذ هو يقوم بعمل مماثل لعمل الناقل الذى ينقل البضاعة من محطة السكة الحديد إلى مكان لا يصل إليه القطار . لكن هذا الرأى لم يلق تأييداً لا فى الفقه ولا فى القضاء ، لأن مهمة المقاول الأساسية هى رص أو تستيف البضاعة وفكها وحزمها وفرزها واستخدام آلات لرفعها ونقلها وحفظها ، أما نقلها فهو عمل ثانوى^(١) .

٢ - وقيل إنه يرتبط بعقد ودية بمقابل أو بعقد حراسة ، على أساس أن عمله الغالب هو المحافظة على البضاعة لديه حتى تسلم للناقل عند الشحن أو المرسل إليه عند الوصول . ويعيب هذا القول أن التزام الوديع التزام ببذل عناية الرجل المعتاد (م ٧٣٤ مدنى مصرى) فى حين أن التزام المقاول - فى القضاء - التزام بنتيجة كما سنرى ، كما أنه تصوير يخالف الوظيفة الاقتصادية للعقد^(٢) .

(١) انظر فى هذا الرأى شقده تفصيلاً : مقالى السابق رقم ٢٢ : اسكندرية الابتدائية ٢١ يناير ١٩٥٩ المحاماة السنة ٤٠ ص ٤٠٤ مع تعليق لى عليه .

وفى القضاء الفرنسى كذلك مرسيليا التجارية ٢٨ نوفمبر ١٩٦٧ بجري ١٩٦٧ ص ٦٨٣ : نقض فرنسى ١٢ نوفمبر ١٩٦١ بجري ١٩٦٢ ص ٩٥ .

(٢) انظر مقالى السابق رقم ٢٥ .

٢- وقيل هو وكيل ، وقد رفضت محكمة النقض المصرية ذلك ناظرة إلى أن عمله الأساسى هو القيام بعمليات مادية^(١) . وقيل هو تابع ، واعترض على ذلك بكونه يباشر عمله على وجه الاستقلال .

٤- والصحيح أنه مقال بالمعنى القانونى^(٢) ، أى أنه يتعهد بتنفيذ عمل معين وعلى وجه الاستقلال فى مباشرة هذا العمل . وعلى ضوء هذا التصوير نعرض فيما يلى لعلاقته بالناقل الذى تعاقده معه ، ولعلاقته بالمرسل إليه صاحب الشأن فى البضاعة ، ثم لمركزه فى حالة ما يكون المرسل إليه هو الذى تعاقده معه مباشرة أو بواسطة الربان .

٦٩- قالت محكمة النقض فى التزامات ومسئولية المقاول :

« وحيث أن المستأنف عليها الثانية (الطاعنة) هى وكيله عن الشركة المستوردة فى تفريغ الشحنة لقاء أجر تقاضته منها ومن المقرر أن مقال التفريغ يكون مسئولاً قبل المرسل اليه عن أى عجز أو تلف يصيب البضاعة ما لم يتم بإثبات أن هذا العجز أو التلف يرجع لفعل الناقل ذلك أنه بعد تسلمه البضاعة واستقرارها فى حيازته يكون هو المسئول عنها ويفترض أن ما أصابها من عجز أو تلف إنما كان بفعله فإذا أراد تفادى هذه المسئولية فعليه قبل تسليم البضاعة تهيئة الأدلة اللازمة لإثبات مسئولية الناقل عن هذا العجز أو التلف فإذا قصر فى ذلك فهو الذى يتحمل نتيجة هذا التقصير - وحيث أنها وقد تسلمت الشحنة من الشركة الناقلة لم تقدم دليلاً لإثبات مسئولية هذه الأخيرة عن العجز الذى فى الرسالة كما أنها قصرت فى الحصول على الأدلة اللازمة لذلك إذ كان يتعين عليها عند استلام البضاعة أن تحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمته منها فإذا رفضت إعطاءها تلك الكتابة فكان عليها أن تلجأ إلى القضاء بدعوى إثبات حالة وتطلب ندب خبير لحضور عملية الوزن وإثبات

- (١) نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة أحكام لنقض السنة ١٨ ص ٧٨ .

(٢) نقض فرنسى ٤ يونيو ١٩٦٤ . بهرى فرنسى ١٩٦٤ ص ٥٨٨ تطبيق روبيير وسنود إلى هذا الحكم .

وقد حكم أن مقال التفريغ لا يتوب عن المرسل اليه فى استلام البضاعة من الناقل ما لم ينص على ذلك فى عقد مقولة التفريغ . نقض ١٩٧٥/٦/١١ المجموعة عدد ٢٧ ص ١١٩٧ .

مقدار العجز و تلجأ الى هيئة محايدة كهيئة اللويدز لتتدب مندوباً من قبلها لمباشرة الوزن ، ولكنها لم تفعل شيئاً من ذلك بل تسلمت البضاعة وقامت بوزنها فى غير مواجهة الشركة الناقلة اعتماداً على أنها كانت قد طلبت من هذه الشركة قبل وصوله السفينة أن تستعد لحضور عمليات الوزن فردت عليها بالكتاب (الذى أودعته حافظتها) بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسؤولة عن الوزن طبقاً لسند الشحن ، وهذا لا يشفع لها أن تقوم بالوزن بمفردها إذ كان يتعين عليها أن تلجأ للقضاء أو لهيئة اللويدز لتدب من يقوم بالوزن فتحصل بذلك على دليل يصلح للاحتجاج به على الشركة الناقلة ويحفظ لموكلته المستوردة حقوقها .
(نقض ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض ١٨ ص ٧٨) .

وعلى ضوء هذا التصوير نعرض فيما يلى لعلاقته بالنقل الذى تعاقد معه ، وعلاقته بالمرسل اليه صاحب الشأن فى البضاعة ، ثم لمركزه فى حالة ما يكون المرسل اليه هو الذى تعاقد معه مباشرة أو بواسطة الربان .

٧٠ - علاقة مقاول الشحن والتفريغ بالنقل : يرتبط المقاول بعقد مقبولة ، سواء كان ذلك مع الناقل أو مع المرسل اليه . وهو عقد تجارى يثبت بالطرق التجارية ، رضائى ، وفورى التنفيذ ، وملزم لجانبيه ، فيه يلتزم الناقل بدفع أجره المقاول ، وهى تحدد عادة تباعاً مع العمليات التى يعهد إليه بتنفيذها ، ويكون على المقاول ، اتمام عملية الشحن أو التفريغ وأن يستعين فى ذلك بأدوات سليمة ، وأن يتم عمله فى الوقت المتفق عليه ، وبالشروط المتفق عليها أو الجارية فى عرف الميناء ، وإلا كان مسئولاً .

٧١ - مسئولية المقاول : يسأل المقاول طبقاً للقواعد العامة عن تنفيذ العمل الذى تعهد به ، وعن كل ضرر يصيب السفينة أو البضاعة ، تقول المادة ١٤٩ : يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الاضافية الأخرى لحساب كلفه بها ، ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه . ويعتبر عدم تسليمه البضاعة فى الوقت المتفق عليه وبحالتها كما تسلمها قرينة على خطأ منه حتى يثبت هو أن الضرر يرجع إلى سبب اجنبى عنه .

١ - يقرر القضاء أن المقاول لا يسأل عن الضرر الذى يصاب البضاعة إلا إذا فعله ضرراً للناقل وفى حدود هذا الضرر . ومعنى ذلك أنه

لو كان الناقل أن يتخلص من مسؤوليته أمام الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة لم يكن له أن يسأل المفاوض عن هذا الضرر . وقد طبق هذا الحل على حالة كان يمكن للناقل فيها أن يدفع دعوى المسؤولية المرفوعة عليه من المرسل إليه بعدم قبولها أو بتقادمها . وتوسع بعض الفقه فقال بتعذر مسؤولية المفاوض لو كان يوسع الناقل أن يتمسك بشرط إعفاء من مسؤوليته أو الشاحن أو المرسل إليه أو بشرط تحديد لها واردة بسند الشحن أو إيجار السفينة^(١) . على خلاف في الرأي .

٢ - لا يسأل المفاوض إلا عن الضرر المنسوب إليه أي الذي يحدث أثناء قيامه بعمله ودون أن يكون سببه أجنياً عنه . فإذا كان الضرر ظاهراً فإثبات وقوعه أثناء وجود البضاعة في حيازته هين ، وذلك بمقارنة حالتها قبل استلامها بإحالتها عند ردها طبقاً لمحضر الاستلام . أما إن كان الضرر خفياً كان على الناقل إثبات وقوعه أثناء وجود البضاعة في حفظ المفاوض بما يصعب هذه المرة عليه الإثبات لأن الضرر خفي لا يظهر في محضر التسليم ولذلك لا يمكن الجزم بوقوعه بعد انتقال البضاعة إلى المفاوض ، فإن عجز الناقل عن تقديم الدليل على ذلك بقي المفاوض غير مسئول عنه (م ١٤٨ و ١٥٠) .

٣ - وطبقاً للحرية التعاقدية يكون للمفاوض أن يشترط لنفسه ما يشاء من شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديد قدر التعويض طبقاً للقانون (م ٢١٧ مدني) .

٤ - عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاماً بتسليم البضاعة سليمة إلى أصحابها ، وإذا كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، فإن تدخل مفاوض للتفريغ إنما يكون أصلاً لحساب الناقل وتحت مسؤوليته ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عن عمل المفاوض إذ لا تربطه بهذا الأخير أية علاقة قانونية مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصياً .

٥ - إلا إذا تضمن سند الشحن نصاً يفرض الربان في اختيار مفاوض التفريغ والتعاقد معه نيابة عن نوى الشأن ، ففي هذه الحالة يكون للمرسل

(١) انظر مقالاً لسابق رقم ٢٢ .

إليه حق الرجوع بدعوى مباشرة على مقال التفرغ لمساعدته عن الأضرار الناجمة عن عمله . لما كان ذلك ، وكان الثابت من سند الشحن - الذى كان مطروحا على محكمة الاستئناف - أنه قد نص فى بنده العاشر على أن مقال التفرغ ولو كان معينا بواسطة الناقل إنما يقوم بعملية التفرغ باعتباره نائباً عن صاحب الشأن فى البضاعة وعلى نفقته ، فإن مفاد ذلك أن المطعون ضدها الثانية كانت تباشر عملها كمقال تفرغ لحساب المرسل إليه الذى حلت محله الشركة الطاعنة فحق لها الرجوع على المقال المذكور بالتعويض عما لحق البضاعة من أضرار يسبب خطأ أو إهمال وقع منه أو من أحد عماله (نقض ٢٢ يونيو ١٩٨٠ مجموعة النقض ص ١٨٣٢) .

٥ - تقول المادة ١٥١ ، تسرى على المقال البحرى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٣ من هذا القانون ، وهذه المادة هى الخاصة بالتحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى . ولا يسرى عليه أى تحديد آخر للمسئولية (انظر م ٢٣٥) .

وهذا النص خاص فقط بمقال الشحن والتفرغ ، دون الوكلاء أو معاونين الآخرين للناقل البحرى .

تقول المادة ٢٣٥ - (١) إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعى الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الاعفاء من المسؤولية وتحديداتها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذى ارتكبه وقع حال تادية وظيفته أو بسببها .

(٢) ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٢٣ من هذا القانون .

(٣) ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث (وهما العمد والخطأ الجسيم) .

٧٢ - **مسئولية الناقل عن أعمال المقاول :** يسأل الناقل - أمام المرسل إليه أو الشاحن - عن أعمال المقاول طبقاً للقواعد المحددة ، بمعنى أن الناقل يكلف المقاول بأعمال يلتزم هو بها أصلاً بمقتضى عقد النقل ، تماماً كما هو الحال بالنسبة لعملية النقل ذاتها والمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ الرحلة ، وعندما يستعين الناقل في تنفيذ التزاماته بأخرين فإن الناقل يسأل عن أعمالهم مسؤولية مباشرة أساسها عقد النقل ، ومستقلة عن مسؤولية المقاول أمامه ، فلو أن مسؤولية المقاول قبله ارتفعت لأي سبب لما ارتفعت مسؤوليته هو قبل الشاحن ، لأن مسؤولية المقاول تنشأ من عقد غير الذي ينشئ مسؤولية الناقل . وتطبيقاً لذلك يسأل الناقل في مواجهة المرسل إليه عن النقص أو التلف الحاصل للبضاعة أثناء وجودها على صنادل في حراسة المقاول لأن تفريغ الحمولة جزء من عملية النقل تسرى عليها أحكام عقد النقل البحري (نقض ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة النقض ١٨ ص ٣٠٠) .

٧٣ - **هل يملك المرسل إليه مقاضاة المقاول بدعوى مباشرة :**
لا يثور السؤال إذا كان المرسل إليه أو الشاحن قد تعاقد مباشرة مع المقاول^(١) ، أو كان الشاحن قد قوض الربان - بشرط في سند الشحن - في

(١) قالت محكمة النقض المصرية مؤدى نظام «تسليم صاحبه» هو أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية وتكون في هذه الفترة في حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس في هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائباً عن المرسل إليه في الاستلام . وإن لزم الحكم المطعون فيه هذا النظر وأقام قضاؤه على مقاول التفريغ لا يعتبر نائباً عن المرسل إليه أن عملية تفريغ الرسالة جزء متمم لعملية النقل فلا تنتهي بها مسؤولية الناقل . فإن التمس على الحكم المطعون فيه بما ورد بنسب الطعن يكون على غير أساس .

[الطعن رقم ٥٩١ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٦/٦/١٩٨٤] .

نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٤٤٤ وسجل تكره .

«وحكم أن : انقص في مشاركة ايجار السفينة التي أحال إليها سند الشحن على التزام المرسل إليه بالتفريغ لا يعنى التزامه بالقيام بهذه العملية بنفسه ، وإنما يجوز له أن يعهد بها إلى مقاول تفريغ تكون مهمته قاصرة على الاعمال المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة . وإن كان تسليم عملاً قانونياً يقوم الناقل بمقتضاه بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو من ينوب عنه . وتسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من حالتها وعددها ووزنها وقياسها . فإن مقاول التفريغ لا ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل إلا إذا نص على ذلك في عقد مقابلة التفريغ ولا يغير من هذا النظر أن تكون الرسالة قد وردت في ثل «تسليم صاحبه» ، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها ، أو من ينوب عنه ، دون أن تدخل المخازن

التعاقد نحسابه مع مقاول لتفريغ البضاعة في الصورة التي يكون الشحن والتفريغ أو كلاهما على عاتق المرسل أو المرسل إليه اتفاقاً (وهي حالة وجود شرط التسليم تحت الروافع وشرط التفريغ التلقائي اللذين سنعرض لهما) ، في هذه الصورة لاشك في قيام علاقة مباشرة بين المقاول والمرسل إليه .

٧٤ - لكن السؤال يثور حيث يكون الناقل هو الملزم بالعمليات ويتعاقد - لحسابه هو - مع مقاول مستقل لتنفيذ عمليات هو ملزم بها . مرت الاجابة على هذا السؤال بتطورات قضائية وفقهية كثيرة آخرها احكام ثلاثة من محكمة النقض الفرنسية في سنوات ١٩٦٤ و ١٩٦٥ و ١٩٦٦ ، إلى أن نظم القانون الفرنسي الصادر سنة ١٩٦٦ الموضوع .

١ - ذهب بعض الفقه إلى إمكان مقاضاة المقاول مباشرة بوصفه ناقلاً ، على أساس فكرة النقل المتتابع ، أي أنه ينفذ عملية تدخل في عقد النقل ، ويسأل مباشرة أمام المستفيد من هذا العقد عما يقع منه في تنفيذه . وقال آخرون بإمكان هذا الحل بوصف المقاول وكيلاً من الباطن عن الناقل الذي أحله في تنفيذ التزام عليه ، فمن المقرر بالنص أن للموكل كل دعوى مباشرة ضد الوكيل من الباطن^(١) .

الجمركية . وتكون في هذه الفترة في حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس في هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائباً عن المرسل إليه في الاستلام . وإذا كان الحكم المطعون فيه قد خلص من كون مشاركة الإيجار التي أحال إليها سند الشحن قد تضمنت أن التفريغ يقع على عاتق المرسل إليه ، ومن كون الرسالة وردت تحت نظام تسليم صاحبه ، إلى أن التسليم قد تم على ظهر السفينة أو على أكثر تقدير لا يتجاوز المدة اللازمة لتفريغ البضاعة فإنه يكون قد قد خالف القانون وشابه قصور في التسليم .

(نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ مجموعة النقض ٢٦ ص ١١٩٧) .

وليس في نظام تسليم صاحبه ، ما يجعل مسئولية الناقل تنتهي تلقائياً فور وصول السفينة والبدء في تفريغ البضاعة أو عند الانتهاء من هذا التفريغ بوضع البضاعة على الرصيف وإنما يبقى للبضاعة في حوزة الناقل وتحت إشرافه ولا تنتهي مسئولية عنها إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليمياً قطعياً ...

نقض ٢٩ / ١٠ / ١٩٧٩ .

(١) انظر مقالاً سابق رقم ٢٤ و ٢٨ .

٢- لكن القضاء الفرنسي رفض كل هذه المحاولات ، مقدراً أن الناقل مسئول وحده أمام الشاحن عن تنفيذ عقد النقل ، وأن المقاول - في نظر الشاحن - تابع للناقل لا تجوز مقاضاته إلا من خلال الناقل^(١) . وأخذت بذلك محكمة الاسكندرية الابتدائية في حكم لها في ٢١ نوفمبر ١٩٥٣^(٢) ومحكمة استئناف الاسكندرية في سنة ١٩٥٧^(٣) ومحكمة النقض المصرية ، حيث قالت : « عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاما بتسليم البضاعة سليمة إلى أصحابها ، وإذا كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة فإن تدخل المقاول التفريغ إنما يكون لحساب الناقل وتحت مسئولية ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير أى علاقة قانونية مباشرة تجيز الرجوع عليه شخصياً . وذلك ما لم يتضمن سند الشحن نصاً يفوض الريان اختيار مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن ، إذ يكون للمرسل إليه في هذه الحالة دعوى مباشر قبل مقاول التفريغ لمساءلة عن الأضرار الناجمة عن عمله ... » (نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٤٤٤) . (نقض ٣ يونيه ١٩٨٠ مجموعة النقض ٣١ ص ١٨٣٢) ، وأيده كذلك معظم الفقه الحديث^(٤) .

٣- ولهذا ، وقد انسد أمام الشاحن طريق المسئولية التعاقدية فقد ذهب بعض الشراح والقضاء إلى السماح له بمقاضاته على أساس المسئولية التقصيرية المبنية على الخطأ بشرط إثبات خطأ وقع من المقاول ، مع صعوبة تحديد المقصود بالخطأ في هذا الخصوص^(٥) ، أو

(١) س رولن ٢٣ أبريل ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٨٥١ تعليق G.F. Monter

(٢) حيث قالت : يلزم عقد النقل الناقل بتسليم البضاعة لأصحابها ، وعلى هذا ، والتسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، يكون تدخل مقاول التفريغ هنا إنما هو لحساب الناقل وتحت مسئولية ، ويكون مركزه مركز التابع للسفينة . ومن ثم فلا علاقة قانونية بينه وبين صاحب البضاعة تجيز الرجوع عليه شخصياً وليس له إلا الرجوع على السفينة ... »

انظر مقال سلف الذكر رقم ٣٦ .

(٣) لستئناف الاسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ المجموعة الرسمية السنة ٥٧ ص ١٠١ .

(٤) انظر مقال سلف الذكر رقم ٢٧ .

(٥) انظر مقال سلف الذكر رقم ٢٩ إلى ٤٢ . لستئناف الاسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ السابق

وقضت محكمة النقض الفرنسية في ٤ ديسمبر ١٩٦٨ (دولوسيرى ١٩٦٩ - قضاء - ٢٩١ تعليق

على أساس المسؤولية الناشئة عن الحراسة وفيها يكفى إثبات نسبة الضرر
الحاصل للبضاعة إلى فعل الأنوات التى استخدمها المقاتل فى تنفيذ
عملياته .

هذا إلا إذا كان المقاتل مرتبطاً مع المرسل إليه بعقد المعاولة لكون
الناقل قد تعاقد مع المقاتل لحساب المرسل إليه ويتقويض منه فى ذلك ،
إذ يعتبر العقد قائماً مباشرة بين المقاتل المرسل إليه وهو ما يستبعد
المسؤولية التقصيرية بكل صورها^(١) .

٧٥ - ٤ - القضاء الأخير لمحكمة النقض الفرنسية : بدأ عرض
المسألة على محكمة النقض الفرنسية - فى حكم لها فى ٤ يونية
١٩٦٤^(٢) قضت فيه أن « عقد النقل البحرى بسند شحن يتضمن بطبيعته
حق المرسل إليه فى التمسك على مقاتل التفريغ بالاتفاق المبرم بين الأخير
والناقل بقصد إستلام البضاعة ... ويكون للمرسل إليه فى هذه الدعوى أن
يتمسك فى مواجهة المقاتل بقواعد عقد المعاولة الذى يخضع للقواعد
العامه ، ويجب - فى شأنه - إستبعاد المادتين ١٠٥ و ٤٣٥ تجارى
الخاصتين بمدد تقادم دعوى عقد النقل » . وكررت ذات العبارة فى حكمين
لها فى ٢٠ يناير ١٩٦٥^(٣) .

روديير (يقول دعوى المسؤولية التقصيرية المرفوعة من الغير ضد مقاتل التفريغ عن الخطأ الواقع
فى نشاطه المهنى (عدم إحكام ربط الصناديق) مما أدى إلى سقوطها أثناء رفعها بالأوناش .
وبعرض التعليق بالتأييد لهذا الحل ، مناقشاً فكرة الخطأ التقصيرى الواقع من المقاتل .
(١) وقد رتب الشرح على عدم إمكان مسائلة المقاتل إلا من خلال الناقل أن الدعوى ترفع على
الناقل بمقتضى عقد النقل . ويكون للناقل إذا شاء أن يرجع على المقاتل بما يحكم به عليه إذا كانت
علاقة الناقل بالمقاتل تسمح بذلك . ومعنى ذلك أن يفيد المقاتل من الإعفاءات التى يضمها عقد النقل .
بل ومن الإعفاءات التى يقرها القانون للناقل لأن هذه الإعفاءات - كما سترى - تمنع الحكم على الناقل
بالتعويض الكامل وهو بدوره لا يستطيع الرجوع على المقاتل إلا بما دفعه هو للمرسل إليه . ويضيف
أن حرمان الشاحن من مقاضاة المقاتل مباشرة حكم عادل لأن مركزه يتحدد وقت إبرام عقد النقل
وبشروطه ولا معنى لأن يتغير هذا المركز بحسب ما إذا تم تنفيذ هذا العقد بواسطة عمال الناقل أو
بالاستعانة بأشخاص آخرين مستقلين عنه

انظر مقالى السابق رقم ٢٢ .

(٢) بحرى فرنسى سنة ١٩٦٤ ص ٥٨٨ تعليق روديير

(٣) بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٢٧٢ تعليق بيير ليرو .

وهكذا تخول محكمة النقض الفرنسية المرسل إليه حقاً في أن يقاضى مباشرة المقاول الذى تعاقده معه الناقل على تفريغ أو شحن البضاعة . ولا يتسع هذا الحكم إلا لحالة النقل البحرى بسند شحن ، دون مشاركة إيجار السفينة ودون صور النقل الأخرى كالنقل البرى أو النقل بالسكة الحديد^(١) .

كما لا يقوم هذا الحكم إلا بالنسبة لما يكون بين الناقل والمقاول من اتفاق متعلق بتسليم البضاعة أى يستهدف تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، ومن ذلك تفريغها ، أما أى اتفاق آخر ليس له هذا الهدف فليس للمرسل إليه شأن به .

والذى تقرره المحكمة للمرسل إليه هو مخاطبة المقاول مباشرة ، على أساس تعاقدى ، مستنداً إلى الاتفاق المبرم بين الناقل والمقاول والذى لم يكن هو طرفاً فيه ، ولذا تخضع هذه المطالبة لأحكام عقد المعاولة مادام هو أساس الدعوى . ولذا - أيضاً - لا تحكمه قواعد النقل البحرى ، وهو ما قرره محكمة النقض .

وهذا الحكم - كما هو واضح - خروج على القواعد العامة فى نسبية العقود .

٧٦ - فما أساس هذا الخروج على القواعد العامة ؟ لم تفصح المحكمة ، واكتفت بالتقرير دون التبرير^(٢) .

(١) بيير روبيير ، فى تعليقه ، هذا التحديد يكون مشاركة الإيجار لا تكون عادة ثلاثية الأطراف فلا تتضمن سوى المؤجر والمستأجر . أما النقل بسند شحن فهو بطبيعته يقيم علاقة تعاقدية بين شخصين ثلاثة هم المرسل والناقل والمرسل إليه . وأن النقل بالسكة الحديد والنقل البرى يقوم فيه الناقل بكافة العمليات ولم تظهر فيه مؤسسات خاصة مستقلة تقوم بمثل هذه العمليات كما هو الشأن فى النقل البحرى .

(٢) فى تقرير راي النقض هذا تفرق الرأى : فقيل إن عقد النقل ثلاثى الأطراف يعتبر المرسل إليه طرفاً فيه رغم أنه لم يشارك فى إبرامه لأن حق المرسل إليه فى الاستلام هو الغاية الاقتصادية من عقد النقل بأكمله . فكما أن المرسل إليه طرف فى عقد النقل بسبب مصلحته الاقتصادية فيه فإنه كذلك طرف منضم إلى عقد المعاولة المبرم بين الناقل والمقاول لأن هو صاحب المصلحة فى تنفيذ هذه المعاولة ، ويستند هذا التبرير كذلك إلى الإدارة الضمنية للأطراف جميعاً (روبيير فى تعليقه السابق) ويقترب هذا الرأى من رأى قال به الأستاذ سكايل Scapell فى كتابه «شحن والتفريغ والمسؤول عنهما» المطبوع فى باريس سنة ١٩٤٩ صفحة ١٧ إذ يركن إلى وكالة ضمنية أساسها عرف الميناء . انظر كذلك مقالى السابق رقم ٤٤ .

٧٧ - ومع ذلك فإن السير مع وجهة محكمة النقض الفرنسية يجرنا إلى نتائج غريبة : فإن المحكمة تسمح للمرسل إليه فى دعواه ضد المقاول أن يتمسك عليه بعقد المقاولة الذى يربط بالناقل ، أى يتمسك عليه بشروط هذا العقد ومدد إجراءات الدعوى الناشئة عنه ، ومعنى ذلك أن مركز المرسل إليه - عندما يسلك هذا الطريق - قد يختلف عن مركزه عندما يقاضى الناقل - على أساس عقد النقل - عما أصاب البضاعة أثناء شحنها أو تفريغها ، وهى نتيجة تنفر منها الغاية الاقتصادية التى استهدفتها المحكمة وهى التسوية بين حالة ما يقوم الناقل - بوساطة عماله - بهذه العمليات وحالة ما يعهد بها إلى مقاول مستقل عنه^(١).

ولعل المحكمة قدرت هذه النتيجة الشاذة عندما أصدرت حكماً لاحقاً فى ١٠ يناير سنة ١٩٦٦^(٢) ، وعللت فيه صيغة المنطوق ، فقالت : إن عقد النقل بسند شحن يتضمن - بطبيعته - حق المرسل إليه فى مقاضاة مقاول التفريغ بقصد استلام البضاعة ، وهكذا لم تكرر قولها إن للمرسل إليه التمسك بالإتفاق المبرم بين الناقل والمقاول ، وبذلك أصبح للمرسل إليه أن يتمسك على المقاول لا بأحكام عقد المقاولة - الذى هو غريب عنه - بل بأحكام عقد النقل وحده ، فهو الذى يستمد منه وحده المرسل إليه حقوقه ، وهو الذى يحكم عملية النقل بأكملها حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه .

٧٨ - القانون الفرنسى : الخاص بإيجار السفن والنقل البحرى (الصادر سنة ١٩٦٦) وضع تنظيمًا لمقاولات الشحن والتفريغ (المواد ٥٠ وما بعدها من القانون والمواد ٨٠ وما بعدها من المرسوم) ، فعرض لمسئولية المقاول من حيث أسبابها وإثباتها ، ووضع حداً أقصى للتعويض الذى يحكم به فى حالة إنعقادها . ونص فى المادة ٥٠ من

والحل الذى انتهت إليه محكمة النقض الفرنسية وإن يكن عملياً لا يسنده اعتبار قانونى .
وتقريب هذه التفسيرات - وخلاصة الأول منها - من الحل الذى أخذت به محكمة النقض المصرية فى حكمها الصادر فى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ والذى اعتبرت فيها المرسل إليه - ذا شأن فى سند الشحن - يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن .

(١) انظر تطبيق شوفو على هذه الأحكام بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٧

(٢) بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٢٧١ تطبيق ليرو .

القانون على أن مسؤولية المقاول لا تقوم إلا فى مواجهة من طلب خدماته وهو الذى يكون له وحده دعوى بالمسئولية ضده^(١)، (٢).

٧٩ - وقد خسم القانون البحرى المصرى الجديد هذه المسألة فى المادة ١٤٨ ، التى تقول أن المقاول يقوم بالعمليات لحساب من كلفهما بالقيام بها ، ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه .

٨٠ - المذكرة الايضاحية للقانون المصرى :

ثم تناول المشروع للمقاول البحرى فى المواد من ١٤٨ إلى ١٥١ مبتدئاً ببيان وظيفته وهى القيام بعمليات الشحن والتفريغ لحساب ميهن السفينة أو صاحب الشأن فى البضاعة شاحنا كان أو مرسلا إليه (الفقرة الأولى من المادة ١٤٨) . ومن الواضح أن هؤلاء الأشخاص يلجأون إلى المقاول البحرى له للاقادة من خبرته فى عمليات الشحن والتفريغ وما يملكه من أدوات ومعدات لازمه لهذه العمليات كالصنادل والبراطيم والمواعين وغيرها .

(١) أنظر Jean-Claude S, Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritime, Rev. Tr. dr. com. 1967, p. 3, surtout p. 392, No. 159.

ورويير ، الوجيز ١٩٨٢ رقم ٢٧٤ .

(٢) فى القانون التونسى مقاول الشحن والتفريغ هو الشخص المكلف بتداول البضاعة المنقولة بحراً ويحصل هذا التداول بعمليات الشحن والتفريغ على الوصف أو على الأطلاق أو فى المساء أو المرفأ أو البحر - وهو يقوم بتقسيم البضاعة وشحنها ورسفها وذلك وصلها وتغليفها ويأخذها أو يضعها على الرصيف أو فى مستودع أو فى أحد الأماكن المسقفة أو غير المسقفة ويسلمها مائياً إلى اسحبها - ويعمل لحساب قنائل البحرى المفرد وحده بتعليم البضاعة على أنه يمكن أن يصحب حسب الحال وكيلاً للشاحن أو للمرسل إليه بموجب شرط مدرج بمشارطة الإبحار أو بوثيقة الشحن . وعليه أن يحرر بمحضر من جهة الأمر كشفاً مفصلاً عن البضاعة ويكون ذلك الكشف حجة له أو عليه فى علاقاته مع قنائل البحرى - ويوضع ذلك الكشف وجوباً تحت طلب جميع من يهمهم النقل الذى حرر بمناسبة - ويتمتع المقاول بحق العيسى الممنوح لأمين الحمولة (م ١٦٩ تونسى) .

- كما يخضع المقاول لقواعد تحديد المسئولية والإعفاء منها والتقديم والاختصاص المقررة لصالح المجهز أو ضده (م ١٧٠) .

ويجوز أن يقوم المقاول البحرى بجانب هذا العمل الاصلى بعملية أخرى اضافية ، ومن أمثلتها تسلم البضائع على البر والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل اليه . بيد أن هذه الأعمال الاضافية لا تدخل فى وظيفة المقاول البحرى الا إذا كلف بها باتفاق صريح (المادة ١٤٨ فقرة ثانية) .

ويقوم المقاول البحرى بالعمل لحساب من كلفه به ، ولا يكون مسئولاً الا قبله ، ولهذا اوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٤٩ على الناقل - إذا كلف المقاول بعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن فى البضاعة أو بناء على شرط فى سند الشحن - أن يخطر المقاول بحقيقة الوضع ليعلم لحساب من يعمل وتجاه من هو مسئول .

ويسأل المقاول البحرى عما يعهد إليه من أعمال عن خطئه وخطأ تابعيه ، وهو خطأ واجب الاثبات وعندما يقوم بأعمال وكيل السفينة أو وكيل الشحنة تسرى عليه الأحكام الخاصة بكل منهما (المادتان ١٥٠ و ١٥١) .

الباب السادس

أحكام مشتركة بين الوكلاء والمقاولين

٨١ - النصوص القانونية فى الأحكام العامة للوكلاء والمقاولين :

مادة ١٢٧ - يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال .

مادة ١٢٨ - يجوز أن تقام دعوى الوكيل البحرى أو المقول البحرى على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الوكيل أو المقاول .

مادة ١٢٩ - تنتضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحرى أو المقاول البحرى بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين .

٨٢ - وتسرى هذه الأحكام على الوكلاء والمقاولين ، أى من يقوم بأعمال قانونية أو أعمال لحساب موكله ، للنقل أو مالك السفينة أو الشاحن .

٨٣ - وقانون الميناء الذى يتم فيه العمل هو الذى يسرى عليه ، والمقصود بقانون الميناء القانون أو اللائحة أو الغرف السارى فى المخل ؛ وإذا اتفق على العمل (مثلا على عمليات الشحن أو التفريغ) فى مكان آخر غير الميناء ولكنها تقنت ميناء آخر سرى قانون هذا الميناء احتراماً للفاية من الحكم وهو إخضاع المقاولين والوكلاء لقانون يعرفونه ~~الوكلاء~~ من غيره واعتادوا عليه .

٨٤ - والنص الخاص بجواز رفع الدعوى من الوكيل أو المقاول على رب العمل أو الموكل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن

الوكيل أو المقاول جوازى ، روعيت فيه مصلحة الوكيل أو المقاول . فلا . مانع من طرحه واتباع القواعد العامة عند رفعه الدعوى ، ولكن لايجوز حرمانه منها مقيما .

٨٥ - وتنقضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل أو المقاول بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين . ومدة السنتين هذه مدة تقادم عادى تخضع للانقطاع والوقف (٢٨٢ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٢٨٥ مدنى) ، وخاصة بالمفاوضات بين الطرفين متى توافرت شروطها (انظر ما سيلي رقم فى خصوم تقادم الدعاوى فى النقل البحرى للبضائع) . ويبدأ سريانها من وقت استحقاق الدين طبقا للقواعد العامة أى من وقت انتهاء الأعمال أو من أى وقت آخر سيلحق به الدين .

وهذا التقادم خاص بدعوى الموكل وصاحب العمل على الوكيل أو المقاول . أما الدعوى من الموكل أو المقاول على أى منهما فتخضع للتقادم العادى ، ومبته خمسة عشرة سنة من وقت يستحق فيه الدين .

٨٦ - تقول المذكرة الايضاحية :

٩٩ - ويترك المشروع البحارة ليلتقى فى الفصل الرابع بأشخاص آخرين لا يعملون فى البحر ولكن فى شئون تتعلق بالسفينة ، وهم المقاولون البحريون والوكلاء البحريون سواء منهم من كان منهم وكيلا عن السفينة أو وكيلا عن الشحنة ، وكلاهما تعبير نقله المشروع عن الاصطلاح الذائع فى المعاملات البحرية ، وإن كان الأصح فى لغة القانون القول « وكيل المجهز » أو « وكيل صاحب الشأن فى البضاعة » لأن الوكالة لا تكون عن جماد مثل السفينة أو الشحنة .

١٠٠ - وبدأ المشروع الكلام عن هؤلاء الأشخاص بأحكام عامة تجمعهم فى إطار واحد وتهدف الى حمايتهم باخضاعهم لقانون يالغونه يرتاحون اليه بازالة عبء مسئوليتهم بتقادم قصير .

وتحقيقا لهذا الهدف جعلت المادة ٢٢٧ للقانون الواجب التطبيق على الأعمال أو العقود التى يجريها المقاول أو الوكيل البحرى هو قانون الميناء الذى يتم فيه العمل أو العقد ، وغالبا ما يكون الميناء الذى يوجد فيه موطن المقاول أو الوكيل فيكون القانون الوطنى هو الواجب التطبيق .

ويلاحظ أن الاسناد فى النص موجه الى الأحكام الموضوعية فى القانون الواجب التطبيق وليس الى أحكام تنازع القوانين فى هذا القانون .

١٠١ - وقررت المادة ١٣٨ للمقاول أو الوكيل البحرى حقا فذا هو اجازة اقامة دعوة على صاحب العمل أو الموكل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطنه لكيلا يتحمل مشقة اقامة الدعوى أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه كما تتطلب القواعد العامة . ولا تنطبق هذه القاعدة فى النطاق الداخلى فحسب ، وإنما تسرى أيضا فى مجال الاختصاص الدولى ولعل فائدتها للمقاول أو الوكيل البحرى المصرى فى هذا المجال الأخير أكبر منها فى المجال الداخلى ، لأنها تمكنه من مقاضاة خصمه أمام قضاء قريب منه يتكلم لغته ويسير على أوضاع مألوفة له .

١٠٢ - وحددت المادة ١٣٩ مدة قدرها سنتان لانقضاء دعوى صاحب العمل أو الموكل قبل المقاول أو الوكيل . ويلاحظ أن النص يقصر الانقضاء على الدعاوى التى يوجهها صاحب العمل أو الموكل الى المقاول أو الوكيل . أما الدعاوى فى الاتجاه العكسى فلا يشملها النص ، ومن ثم تجرى عليها القواعد العامة .

الباب السابع

عقد القطر (١)

٨٧ - النصوص .

مادة ٢٧٩ - (١) تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر .

(٢) ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة .

مادة ٢٨٠ - (١) تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة .

(٢) ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر .

مادة ٢٨١ - تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية .

٨٨ - عقد القطر Remorquage :

يقصد بعقد القطر اتفاق يلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر أو للخروج أو الدخول في الموانئ . وللقطر صور عدة تختلف من حيث الطبيعة القانونية :

١ - فقد يهدف إلى أن تقدم القاطرة قوتها المحركة لمساعدة سفينة بحرية لها محركاتها ومزودة بطاقمها ، وعندئذ يكون العقد مقابلة يكون للمقطورة فيه توجيه تنفيذ العملية وتتحمل أمام الغير المسؤولية عنها .

٢ - وقد يقصد بالقطر جر عائمات ليس لها وصف السفينة ، كحطام أو سفينة مجرها طاقمها أو صنبل أو غير ذلك من العائمات التي لا تعد سفنا بالمعنى القانوني بل أشياء جامدة ليس لها قوة محركية وتكون العملية هنا عقد نقل عادي إذ تشبه فيه المقطورة بالبضاعة ، وقد قلنا أنه يمكن أن يتم النقل بطريق الجر . وتخضع الدعوى عن تنفيذ هذه العملية لقواعد النقل ومنها التقادم (استئناف الاسكندرية مكتب التحكيم أول مارس ١٩٧٣ لم ينشر) .

٣ - وقد حكمت محكمة النقض : أن النص في المادتين ١٧٤ و ١٧٥ من القانون المدني يدل على أن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة غير المشروعة هي مسؤولية تبعية مقررة يحكم القانون لمصلحة المضرور تقوم على فكرة الضمان القانوني فالمتبوع يعتبر في حكم الكفيل المتضامن كفالة مصدرها القانون وليس العقد ، ومن ثم فإن للمتبوع الحق في الرجوع على تابعه محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضرور لا على أساس أنه مسئول معه لأنه مسئول عنه .

وعقد القطر وإن كان يعتبر من عقود النقل البحري إلا أنه ليس ثمة ما يمنع قانونا من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وريانها ورجال طاقمها تحت رقابة وتوجيه الشركة المطعون ضدها - مالكة المنشأة المقطورة - وتابعين لها ومن ثم تسأل عن خطئهم ، ولا يعد ذلك منهم اتفاقا على نفى أو براء للمسؤولية التقصيرية - وهو الأمر الذي حظرت المادة ٢١٧/٣ مدنى - إذ أن مسؤولية المطعون ضدها على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة - وعلى ما سلف البيان - هي مسؤولية تبعية مقررة يحكم القانون لمصلحة المضرور بضم مسئول آخر يكفل بالتضامن المسئول الأصلي دون أن ينقص ذلك من حق المضرور في الرجوع إن شاء على المسئول الأصلي مباشرة أو على المتبوع ، فإذا استأدى تعويضه من المتبوع كان للأخير الرجوع على تابعة محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضرور ، كما أن عدم الاتفاق في عقد القطر

على تنظيم كيفية ملازمة ملاك الحوض العائم أو وكلائهم (المطعون ضدهم) للرحلة البحرية أثناء القطر لا ينفي تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمطعون ضدها، تلك التبعية الثابتة بشروط عقد القطر والتي تعطيها السلطة الفعلية فى الرقابة والإشراف والتوجيه على ربان وبحارة القاطرة، ذلك أن علاقة التبعية تقوم على السلطة الفعلية التى تثبت للمتبوع فى رقابة التابع وتوجيهه سواء عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما أنه كان فى استطاعته استعمالها .

(٨ مايو ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١١٨٠).

٤ - وقد يكون مقصود القطر انقاذ سفينة فى خطر الهلاك . ويخضع عندئذ لأحكام المساعدة البحرية التى نعرضها فى باب الحوادث البحرية .

٨٩ - وتقول المذكرة الإيضاحية :

وفى الفصل الثالث تكلم المشروع عن القطر ، وهو عملية تقوم بها فى الغالب سفن متخصصة مجهزة لهذا الغرض وتؤدى خدمات مختلفة ، كمعاونة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء ، وسحب السفن التى تتعطل آلاتها داخل الميناء أو فى عرض البحر ، وسحب السفن التى تصير غير صالحة للملاحة إلى الأحواض التى تفك فيها لتبايع حطاما ، والمعاونة على تعويم السفن التى تقذفها الأمواج فوق الشعب والصخور

وتجرى العملية بناء على عقد بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول باعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية ، ويتعهد الثانى بدفع أجرة القطر . ومن المعلوم أن هناك جدلا فقها حول طبيعة هذا العقد . ولم يشأ المشروع أن يقحم نفسه فى هذا الجدل النظرى ، فوجه اهتمامه إلى المسألتين العمليتين اللتين تعرضان فى هذا المقام ، وهما : لمن تكون ادارة عملية القطر ، لربان السفينة القاطرة أم لربان السفينة المقطورة ؟ وعلى من تقع المسؤولية عن الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ العملية ؟ وإجاب المشروع بقاعدة منطقية هى الربط بين الادارة والمسؤولية . فوضع الثانية حيث تكون الأولى . وإذا كان صحيحا أن

المشروع ترك تنظيم إدارة العملية لاتفاق الطرفين ، فقد وضع فى المادتين ٢٧٩ و ٢٨٠ نظاما احتياطيا ليرجع إليه عند عدم وجود الاتفاق ، وهو نظام مستحدث نقله المشروع عن القانون الفرنسى الصادر فى الثالث من يناير ١٩٦٩ بشأن تجهيز السفن والبيوع البحرية ، ويقوم هذا النظام على التفرقة بين القطر داخل الموانى والقطر خارجها :

ففيما يتعلق بالقطر داخل الميناء ، تكون إدارة العملية لربان السفينة المقطورة . ولكن ليس معنى هذا ان يظل ربان السفينة القاطرة سلبيا ، وإنما المقصود ان التعليمات الخاصة بإدارة عملية القطر تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون على ربان السفينة القاطرة تنفيذها ، وتسال سفينته عن الخطأ فى هذا التنفيذ . ولما كانت الادارة فى هذا الفرض للسفينة المقطورة فهي ايضا المسؤولة عن الأضرار التى تنشأ عن العملية ، سواء أحدث الضرر للسفينة القاطرة أم للغير . وتقوم المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض ، وتنقضى إذا أثبت مجهز السفينة المقطورة السبب الأجنبى أى القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ السفينة القاطرة . وقد خص المشروع هذا السبب الأخير بالذكر لتبين أن ربان هذه السفينة لا يظل سلبيا أثناء تنفيذ العملية وإنما يقوم بدور ايجابي هو تنفيذ التعليمات التى تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون مسئولا أن أخطأ فى تنفيذ هذه التعليمات .

ويجوز باتفاق صريح تعديل هذه الأحكام . ولم يشترط المشروع أن يكون الاتفاق مكتوبا ، ولكنه استلزم أن يكون صريحا قاطعا فيما قصده المتعاقدان ، فإذا اكتنفه الشك ، وجب طرحه جانبا والعمل بما يقضى به القانون .

ويكون الحكم عكسيا بالنسبة الى القطر خارج الموانى ، فتكون الادارة للسفينة القاطرة ، والمسئولية عندها ، إلا إذا أثبت مجهزها السبب الأجنبى وعلى وجه الخصوص خطأ السفينة المقطورة ، ويجوز باتفاق صريح - لا يشترط أن يكون مكتوبا - تعديل هذه الأحكام .

وجدير بالذكر أن نظام المسؤولية الذى وضعه المشروع فى حالة القطر لا يعمل به إلا إذا وقع الضرر أثناء تنفيذ العملية . ولا يبدأ التنفيذ منذ البدء فى سحب السفينة المقطورة فحسب ، وإنما منذ أن تبدأ السفينة

القاطرة قبل السحب مباشرة في عمل الحركات (المناورات) للاقترب من السفينة المقطورة والدخول في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير ما تقوم به هذه السفينة الأخيرة من حركات ، وتدخل في ذلك عملية القاء الحبال التي تستعمل في السحب ، وتنتهي عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة .

ونصت المادة ٢٨١ عل أن تفقضي بمضي سنتين الدعاوى الناشئة عن القطر ، سواء أكانت الدعوى موجهة من أحد طرفي العملية الى الآخر أو من أحدهما الى الغير ، أو من الغير الى أيهما . وتسرى المدة من انتهاء عملية القطر .

الباب الثامن

الإرشاد Le pilotage

٩٠ - النصوص :

مادة ٢٨٢ - (١) الإرشاد إجبارى فى قناة السويس وفى الموانئ المصرية التى يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص .

(٢) وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والاضافية التى تستحق عنه وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

(٣) ويصدر بتحديد حالات الاعفاء من الالتزام بإرشاد السفن فى الموانئ المصرية قرار من الوزير المختص .

مادة ٢٨٣ - على كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد ان تتبع القواعد التى تحددها الجهة الادارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها .

مادة ٢٨٤ - على المرشد أن يقدم مساعدته أولا للسفينة التى تكون فى خطر ولو لم يطلب إليه ذلك .

مادة ٢٨٥ - إذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان التزم بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذى قام منه مع التعويض عند الاقتضاء .

مادة ٢٨٦ - تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها .

مادة ٢٨٧ - يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب الأخطاء التى تقع من المرشد فى تنفيذ عملية الإرشاد .

مادة ٢٨٨ - يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التى تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد . إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد .

مادة ٢٨٩ - يسأل المجهز عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ عملية الارشاد ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة .

مادة ٢٩٠ - لا يسأل المرشد عن الأضرار التى تلحق بالسفينة التى يرشدها .

ملدة ٢٩١ - تنقضى الدعوى الناشئة عن عملية الارشاد بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية .

٩١ - تعريف :

المرشد هو شخص يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبها الاتطام بصخوره أو مبانىه ، فيحفظ السفينة كما يحفظ مبانى الميناء من الحوادث . على أن وظيفة المرشد قديما كانت أوسع ، فكان يقود السفينة طوال رحلتها لأن الربان كان يتفرغ لتمثيل المجهز من الناحية التجارية .

والاستعانة بالمرشد على النحو المتقدم قد تكون اختيارية للربان وقد تكون اجبارية عليه ، وتأخذ معظم التشريعات بمبدأ الارشاد الاجبارى ، وذلك لأن الارشاد ملحوظ فيه فضلا على مصلحة السفينة ذاتها ، مصلحة الميناء نفسه لكى لا ترتطم السفينة بمبانىه أو بسفينة أخرى فتعطل الملاحة . ومصلحة الخزانة كذلك لأن الارشاد ليس مجانيا بل تقاضى عنه سلطة الميناء رسوما .

وفى مصر لم تتعرض المجموعة البحرية للارشاد الا فى المادة ٢٤٢ بحرى ، حتى سنة ١٩٤٨ عندما صدر القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ خاصا بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية ، الذى حل محله القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ ، وأما الارشاد بميناء السويس فينظمه القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ والقانونان متشابهان فى الأسس التى يقومان عليها ، وقد نظمته البحرى الجديد فى المواد ٢٨٢ - ٢٩١ وستكون الدراسة أساس حول الارشاد بالاسكندرية .

٩٣ - أولا : نظام المرشدين فى الاسكندرية . هيئة الارشاد ومركز المرشد :

نصت المادة ٥ من القانون على أنه « يجب لممارسة مهنة الارشاد الحصول على اجازة بذلك من مصلحة الموانئ والمنائر » ويعتبر المرشد عضوا فى هيئة الارشاد ، وهى هيئة تضم مرشدى الميناء الذين ينقسمون درجات ثلاث ، ولهذه الهيئة رئيس يعينه مدير عام مصلحة الموانئ والمنائر ، ويختاره من بين ثلاثة يرشحهم المرشدون طبقا لشروط معينة واردة فى القانون (مادة ٨) (١)

وتتمتع هيئة الارشاد بالشخصية المعنوية . ولها راس مال خاص بها يتكون من حصيلة رسوم الارشاد ، ولا تعتبر أموالها ملكا للمرشدين بل للهيئة ، ويمثلها رئيسها فى التعبير عن ارادتها ، ولكن ذلك لا يعنى أن هيئة الارشاد شركة وذلك لعدم توافر نية المشاركة بين أعضائها بين أعضائها ، ولا أنها جمعية لتوفر نية الكسب لديها ، ولذلك عبر عنها القانون بلفظ هيئة فهي لا تعتبر مؤسسة عامة ومرشدها لا يعتبرون موظفين عموميين ولا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة ، ولكنها لها عليهم سلطة فعلية فى رقابتهم وتوجيههم ، وهى توفيقهم الأجور المستحقة لهم بما يتوافر معه عنصران التبعية والأجر ، وهما الخصيصان الأساسيتان لعقد العمل ولا يغير من ذلك تدخل مصلحة الموانئ والمنائر فى تعيينهم وترقيتهم وتأديهم لأن ذلك من قبيل ما تمارسه الدولة من إشراف على المرافق لحسن تسييرها وضمان انتظامها .

(نقض ١٧ نوفمبر ١٩٧١ مجموعة النقض ٢٢ ص ٩١٠) .

ونظرا لأن الارشاد ليس مباحا للجميع ، ولأن الدولة - كما سنرى - هى التى تحصل رسوم الارشاد ثم تعود فتعطيها لهيئة الارشاد ، ذهب رأى إلى أن المرشد موظف عمومى ، ولكن ذلك غير صحيح ، لأن المرشد يقوم بعمله لحساب المجهز الذى يصبح هو تابعا له ، وأما تدخل الدولة فى تعيين المرشدين وترقيتهم وتأديهم فذلك يشبه ما هو حاصل من تدخلها

(١) لحد لقانون ١١٤ لسنة ١٩٧٤ هيئة ميناء الاسكندرية محل هيئة الارشاد .

فى تعيين الملاحين وتنظيم عملهم مدفوعة فى ذلك بالرغبة فى حماية مصالح معينة، دون اعتبار هؤلاء أو أولئك موظفين عموميين .

٩٣ - والإرشاد فى الموانئ المصرية اجبارى ، وقد حرص القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ على ذكر ذلك صراحة فنصت المادة ٣ منه على أن :
« على كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد ترغب فى أن تدخل منطقة الإرشاد أو تخرج منها أو تتحرك فيها أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد وغير مصرح لها بالدخول أو الخروج أو التحرك إلا بعد صعود المرشد عليها أو الحصول على إذن بذلك من رئيس مصلحة الموانئ والمنائر » (وكذلك المادة ٤ من قانون الإرشاد فى ميناء السويس) . وتفسيرا لذلك نقول انه يشترط للالتزام بالإرشاد شرطان :

الأول : أن تريد السفينة دخول منطقة الإرشاد أو الخروج منها أو التحرك فيها .

والثانى : أن تكون السفينة غير معفاة منه طبقا للقانون (م ٢ وكذلك م ٣ من قانون الإرشاد فى ميناء السويس) . فالأصل انه واجب على جميع السفن أيا كانت جنسيتها أو حمولتها أو طريقة استغلالها ، بل ولو كانت مركبا نهريا يقوم أحيانا برحلات بحرية .

ولم يعد للربان أن يرفض خدمات المرشد ولو كان عالما تماما بمسالك الميناء ، وقد كان هذا من حقه بشرط دفع الرسم المطلوب ورسم اضافى طبقا للمادتين ١٠ و ١١ من قانون سنة ١٩٤٨ . وقد تعدل الحكم وأصبح النص أن « كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد ولا تستعين بخدمات المرشد عند دخولها بأداء رسم اضافى قدره خمسمائة جنيه (م ١٠ قانون ٩ لسنة ١٩٦٥) » وكذلك المادة ١٢ من القانون رقم ١٨١ لسنة ١٩٥٩ بتنظيم الإرشاد فى ميناء السويس) . « كما يعاقب ربان كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد إذا دخل بالسفينة منطقة الإرشاد أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ، ما لم يكن قد أذن له مدير مصلحة الموانئ والمنائر فى ذلك لضرورة ملحة (م ٢٠ ق ٩ لسنة ١٩٦٥) . وكذلك المادة ١٤ من القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ بتنظيم الإرشاد فى السويس) .

(انظر المواد ٢٨٢ - ٢٨٤ من القانون البحرى) .

٩٤ - ثانيا : عملية الارشاد :

تبدأ عملية الارشاد بطلب من السفينة التي تريد دخول منطقة الارشاد او الخروج منها ، وتعبير عن هذا الطلب بأن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد ، وليس للمرشد حرية اختيار السفينة التي يرشدها كما ان الربان ليس حرا فى اختيار مرشده ، وتفصيل ذلك :

أولا : على المرشد أن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤية الإشارة المذكورة ، وأن يقدم خدماته للسفينة التي تتقدم أولا ، إلا إذا كانت هناك سفينة أخرى فى خطر فعليه مساعدتها أولا ولو لم يطلب منه ذلك ، (م ٢٨٤) .

وثانيا : ان الربان ليس له أن يطلب مرشدا بعينه ، بل يجب عليه قبول المرشد الذى يتقدم طبقا لدوره فى الخدمة ، وليس معنى ذلك ان للمرشد أن يفرض نفسه على الربان ، بل معناه أن الربان عليه قبوله وإلا ألزم بدفع أجره ودفع أجر المرشد الذى يختاره .

٩٥ - ثالثا : وظيفة المرشد :

على المرشد بمجرد صعوده على ظهر السفينة أن يرشد الربان عن مسالك الميناء ، وليس من حقه - ولا يجب عليه - أن يقود السفينة لأن قيادة السفينة فنيا والرئاسة عليها تظل دائما للربان ، ويقتصر دور المرشد على تقديم المعلومات والنصائح . ويسأل المرشد عن أخطائه الشخصية قبل فعلى المجهز إثبات خطئه لكن يسأل المجهز وحده كما يسأل قبل الغير كما فى جالة التصادم مثلا (م ٢٨٧) . عن الأخطاء التي تقع منه اثناء عملية الارشاد

ويلتزم المجهز بدفع الرسم المستحق عن الارشاد ، كما يلزم بتعويض المرشد عند اضطرابه السفر مع السفينة بسبب رداءة الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان (المادة ٩ من قانون الارشاد والمادة ٢٨٥ بحرى) .

٩٦ - طبيعة رسم الارشاد ، لا وجود لما يسمى عقد ارشاد :

يذهب الفقه فى فرنسا وفى مصر الى اعتبار التزام المجهز دفع رسم الارشاد التزاما عقديا ناشئا من عقد يسمى عقد ارشاد ، ينعقد بين الربان والمرشد ، ومحل التزام المرشد بتقديم المعونة الفينة للربان نظير أجر

معين تحددح اللوائح . على أننا لا نرى هذا الرأي ، ونعتقد أن علاقة الربان والمرشد ليست علاقة عقدية لانعدام كل عناصر العقد ، فليس الربان حرا في الاستعانة أو عدم الاستعانة بالمرشد ، ولا في اختياره مرشدا بعبءه ، وكذلك فإن المرشد ليس حرا في ارشاد السفينة بل هو يؤدي عمله بحسب دوره في الخدمة وليس له اختيار السفينة التي يرشدها . كما أن محل هذا العقد المزعوم لا يخضع لتقدير أطرافه فلا يمكن بحال أن يقوم المرشد بوصفه كذلك بقيادة السفينة ، كما أن أجره تحدده اللوائح ولا يخضع لتقدير الربان والمرشد ، وهو ينفع لمصلحة الموانئ والمنائر لا المرشد . والمقول أن ينظر الى الإرشاد بوصفه خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتشيا لهيئة الارشاد أو هيئة ويتبع في تأديتها لوائح الميناء . وينتج من هذا التحليل أن رسم الارشاد لا يعتبر أجرا ولا ينشأ من عقد بل رسم يشبه الضريبة ، لأن نظام الارشاد مقصود به مصلحة الميناء والسفن والملاحة عموما ، ولكن لما كان المستفيد منه مباشرة هم المجهزون كان عدلا أن يساهموا في نفقاته ، والدليل على أنه يبعد عن وصف الأجر أنه واجب الدفع سواء استعان الربان بالمرشد أولا ولو كان أجرا لاقتصر دفعه على الحالة الأولى (ويلاحظ أن المادة ١ من قانون الامتيازات البحرية سنة ١٩٥١ كانت تعتبره رسما و ٢٩ بحرى تعتبره رسما .

الخلاصة أن أداء رسم الارشاد التزام على المجهز مصدره المباشر هو القانون ، ويتمتع رسم الارشاد بامتياز على السفينة والأولى مع امتياز الضرائب والرسوم الأخرى (المادة ٢٩ من القانون البحري) .

٩٧ - رابعا : المسؤولية عن الارشاد :

للكلام في مسؤولية المرشد يجب أولا أن نعرف مهمته ، أى العمل المطلوب منه : وعلاقته بالغير الذين قد يصيبهم بضرر والغير الذين قد يسألون عن أعماله ، وبغيدنا تحديد وظيفته في معرفة حقوقه فيما لو أصيب بضرر أثناء تأدية هذه المهمة .

ولا يعدو المرشد أن يكون - على السفينة - مجرد ناصح أو مستشار للربان ، يدلى اليه بما يراه لازما لسلامة دخول السفينة أو خروجها من

الميناء ، فهو لا يتولى القيادة بنفسه بل هى تظل للربان الذى يحتفظ بقيادة وإدارة السفينة (م ٢٨٦ من القانون البحرى) وإن كان ذلك غير صحيح عملا .

٩٨ - مسئولية المرشد أمام السفينة التى يرشدها :

يسأل المرشد أمام السفينة التى يرشدها عن كل خطأ يرتكبه فى عمله ، كما لو قدم للربان معلومات غير صحيحة عن مسالك الميناء ، أو لم يبين له الأعماق الصحيحة للممر المائى وتسبب بذلك فى جنوح السفينة . والشرط فى انعقاد هذه المسئولية هو إثبات خطأ جسيم من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد ، ويمكن للمرشد - مع ذلك - التخلص من المسئولية بإثبات نسبة الضرر كله الى خطأ الربان أو الطاقم أو القوة القاهرة (م ٢٩٠) .

٩٩ - مسئولية المرشد أمام الغير :

الأصل أن يسأل المرشد عن كل ضرر يصيب الغير بسبب خطأ منه - فى تنفيذ عملية الارشاد - متى تمكن المدعى من إثبات هذا الخطأ ، وقد يشارك الربان معه فى الخطأ فيكون ثمة محل لمسئوليتهما معا متضامتين . ويكون المجهز أن يرجع على المرشد المخطئ والمسئول بمقدار الضرر الذى نشأ عنه الضرر .

ولكن المادة ٢٨٧ تقول يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب أخطاء المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد وإنما للمجهز أن يرجع على المرشد بعد ذلك .

١٠٠ - مسئولية المجهز عن عمل المرشد :

يسأل مجهز السفينة أمام الغير عن أعمال المرشد الذى يتولى ارشادها ولو لم يقع من ربانها أى خطأ ، وأساس ذلك أن المرشد تابع للمجهز^(١) ولو كان الارشاد إجباريا ، نصت على ذلك المادة ٦ (ق ٩

(١) يعتبر المرشد تابعا للسفينة أى للمجهز لا للربان . ولذا ، تحسب أجرته على السفينة . م ٤٢ بحرى . وذلك لأنه يؤدى عمله لصالح المجهز لا لحساب الربان .

لسنة ١٩٦٥) بقولها «تكون السفينة مسئولة قَبْلَ الغير عن كل هلاك أو ضرر ولو كان ذلك ناشئاً بسبب خطأ المرشد (كذلك م ٦ ق ١٦١ لسنة ١٩٥٩ الخاص بالارشاد في ميناء السويس وكذلك المادة ٢٨٧ من القانون البحري)

وقد أخذت محكمة النقض المصرية في سنة ١٩٦٢ باعتبار المرشد تابعا للمجهز ولو كان الارشاد اجباريا ، وبذلك يسأل المجهز أمام الغير عن أعماله^(١) قالت «المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة تابعا للمجهز لأنه يزاول نشاطه في هذه الفترة لحساب المجهز ويكون الحال كذلك ولو كان الارشاد اجباريا وليس في هذا خروج على الأحكام المقررة في القانون المدنى في شأن مسؤولية المتبوع ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ منه تقضى بأن رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعة متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه . والمجهز يمارس سلطة الرقابة والوجيه على المرشد بواسطة ربانه...»^(٢).

١٠١ - مسؤولية المجهز امام المرشد :

تقدم أن المجهز يلتزم دفع رسم الارشاد لمصلحة الموانئ والمنائر لا للمرشد وهو يلتزم كذلك بتعويض المرشد عما يصيب المرشد أو سفينة الارشاد بخطأ الربان ، كما وضع الربان لنزول المرشد سلما خطرا ، وذلك طبقا للقواعد العامة . واضاف القانون حالة للمساءلة ، فقضى أن «تكون السفينة مسئولة أيضا - فيما عدا حالة الخطأ (الجسيم) من المرشد - عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الارشاد أثناء عمليات الارشاد أو

(١) نقض مصرى ٢٤ اكتوبر ١٩٦٢ مجموعة احكام النقض السنة ١٤ ص ٩٧٤ .
وقد نست على ذلك المادة ٥ من اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم فجعلت المجهز مسئولا امام الغير عن التصادم الواقع بسبب خطأ المرشد ولو كان الارشاد اجباريا .
(٢) يلاحظ على حكم النقض المشار هذا انه يستند في اعتبار المرشد تابعا الى كون المجهز يباشر عليه سلطة الرقابة والتوجيه بواسطة الربان وهذا الوصف غير صحيح عملا لكون المرشد مستقلا في عمله ولا توجيه للربان عليه بل هو الذى يوجه الربان ويقدم له الراى وان كان لا يتولى قيادة السفينة ولذلك لا يعتبر المرشد أثناء وجوده على السفينة من بحالاتها ، ويكفيها القول ان المرشد يؤدى عمله لحساب السفينة فهو تابع للمجهز لهذا السبب

المناورات الخاصة بركوب المرشد فى السفينة أو نزوله منها . (م ٢/٦ ق ٩ ١٩٦٥ م و ١٦١ لسنة ١٩٥٩ و ٢٨٨ من القانون البحرى) . ومعنى ذلك أن يسأل المجهز ابتداء عن هذا الضرر ولو أنه وقع دون خطأ منه بل وقع بخطأ من المرشد ما دام غير جسيم . وإثبات جسامته الخطأ على المجهز لأن ذلك مفهوم النص . وهذا الحكم تمليه ضرورة تأمين المرشدين فى عملهم وتقسيم مخاطر العملية بينهم وبين المجهزين ، وله نظري فى التشريعات الأجنبية .

وإذا كانت السفينة مؤجرة فإن المسؤولية عن أعمال المرشد امام الغير وامام المرشد عما يصيبه تقع - فى مواجهة المدعى - على من يكون له الوصف الظاهر للمجهز ، وهو المؤجر فى المشاركة بالرحلة إذ تبقى له ادارة السفينة ، والمستأجر فى المشاركة الزمنية ومتى انتقلت إليه ادارتها^(١) ، وعلى ما سنرى عند دراسة مشارطات ايجار السفينة .

١٠٢ - مسؤولية الحكومة :

لا يعتبر المرشد تابعا للحكومة ، ولذلك لا تسأل عن أخطائه ، ولا يغير من ذلك أنها تمنحه اجازة الارشاد ، إذ أن المادة ٣ (ق ٩ لسنة ١٩٦٥) والمادة ١/٦ (من قانون الارشاد فى ميناء السويس) تقول : « لا تتحمل الحكومة أية مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب استخدام أحد المرشدين الحاصلين على الشهادة » ، ومفهوم ذلك طبعاً أن يكون اعطاء هذه الأجازة قد تم طبقاً للشروط القانونية ، والا اعتبر اعطاؤها خطأ تحاسب الحكومة عما يسببه من ضرر .

١٠٣ - مسؤولية هيئة الارشاد :

لا تسأل هيئة الارشاد عن أخطاء المرشد مادام يحمل الشهادة المقررة قانوناً ومتوافراً على الشروط اللازمة لمباشرة عمله ، لا امام السفينة التى يرشدها ولا امام الغير ، ويستفاد ذلك من كون المرشد - فى الأصل - تابعا لهيئة الارشاد . ولكنه لكونه ينتقل إلى تبعية السفينة فى خصوص عملية ارشادها فإنه ، ينسلخ فى الفترة التى يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التى يتبعها أصلاً وعلى ذلك فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التى تقع منه خلال هذه الفترة^(١) .

(١) نقض مصرى السابق ٢٤ لكتوبر ١٩٦٢ مجموعة لحكام النقض السنة ١٤ ص ٩٧٤ .

١٠٤ - وتنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية الارشاد يمضى سنتين من تاريخ إنتهاء العملية (م ٢٩١).

١٠٥ - وتقول المذكرة الايضاحية للقانون :

١٩٨ - واختتم المشروع هذا الباب بالفصل الرابع الخاص بالارشاد .
والخطة التى اتبعها فى هذا الصدد هى ترك كل ما يتعلق بالنواحي الادارية والفنية من الارشاد للقوانين والقرارات الخاصة ، وتوجيه العناية الى المسائل القانونية وحدها ، كتعيين سلطة الريان اثناء وجود المرشد على السفينة ، وتنظيم الدعاوى الناشئة عنه .

١٩٩ - ومسايرة لهذه الخطة تركت المادة ٢٨٢ تعيين الجهات التى يكون فيها الارشاد اجباريا (ما عدا قناة السويس التى خصها النص بالذكر) وكيفية تنفيذه ، وتحديد مناطق ، وتعيين الرسوم التى تستحق عنه ، والافاء منه ، للقوانين والقرارات الخاصة ، ولكتفت المادة ٢٨٣ بالزام السفينة الخاضعة للارشاد باتباع الأحكام التى تنص عليها هذه القوانين والقرارات .

٢٠٠ - ونصت المادة ٢٨٤ على قاعدة تفرضها آداب المهنة ، وهى وجوب تقديم السفينة التى تكون فى خطر على غيرها من السفن التى طلبت الارشاد ولم يطلب من المرشد ذلك .

٢٠١ - والزمّت المادة ٢٨٥ مجهز السفينة المخدومة بنفقات غذاء المرشد وإقامته وتعويضه إذا منعه الأحوال الجوية من مغادرة السفينة بعد إنتهاء عمله أو إذا طلب منه الريان البقاء للافادة من خبرته مثلا .

٢٠٢ - ثم وضعت المادة ٢٨٦ قاعدة بحرية هامة هى بقاء الريان اثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها ، وما المرشد الا ناصح يلى بالرأى ولا يتولى تنفيذه . هذا الأصل هو الذى تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التى تحدث اثناء تنفيذ عملية الارشاد ولهذه المسؤولية جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ إلى ٢٩٠ :

والوجه الأول : المسؤولية تجاه الغير عن الأخطاء التى تقع من المرشد اثناء عملية الارشاد ، كما إذا أشار بعمل حركة ترتب عليها ارتطام السفينة برصيف الميناء فأنلغته أو الاصطدام بقارب كان يعبر الميناء

فأغرقته. والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهز السفينة المخدومة، لأن المرشد لا يحجب الريان فيظل الريان في نظر الغير قائد السفينة المسئول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها أو إدارتها، ثم أن المرشد يعتبر أثناء تادية عمله على السفينة تابعا للمجهز فيسأل عنه المجهز مسئولية المتبوع عن التابع ولو كان الارشاد اجباريا. وإذا التزم المجهز بتعويض الغير، جاز له الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذي صدر منه.

والوجه الثاني: المسئولية عن الضرر الذي يلحق بسفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية والمسئول عن تعويض هذا الضرر هو مجهز السفينة المخدومة ايضا، الا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ المرشد، والعبرة في هذا المجال بالخطأ الجسيم وحده، إذ لا مفر من وقوع أخطاء يسيره في عملية دقيقة تجري أحيانا في ظروف جوية قاسية وتستلزم وضع سفينة صغيرة الحجم، هي سفينة الارشاد، بمحاذاة سفينة عملاقة يرتج البحر من حولها بسبب قوة الآتيا.

والوجه الثالث: المسئولية عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية. وتقع هذه المسئولية بدورها على مجهز السفينة المخدومة، الا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المرشد - إذا كان الأمر يتعلق به - نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو بحارة سفينة الارشاد، أو إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البحار - إذا كان الأمر يتعلق بببحار - نشأ عن خطأ صدر من هذا البحار أو من أحد زملائه البحارة الآخرين أو من المرشد. وجسامة الخطأ في هذا المجال ليست مشروطة لأن من واجب المرشد والبحارة العناية بأنفسهم، وليس من المقبول تحميل مجهز السفينة المخدومة مسئولية ما يرتكبونه من رعونة وخفة.

والوجه الرابع: المسئولية عن الضرر الذي يلحق بالسفينة المخدومة. وتقع هذه المسئولية على المرشد، بشرط أن يثبت المجهز صدور خطأ جسيم من المرشد في تنفيذ عملية الارشاد. فلا تقوم هذه المسئولية والحال كذلك على افتراض الخطأ كما هو الوضع في الوجوه السابقة، وإنما تقوم على الخطأ الواجب الإثبات. واستلزم المشروع أن يكون الخطأ جسيما ليرفع عن المرشد الحرج والقلق وهو يؤدي مهمته الدقيقة الصعبة.

٢٠٣ - ولا تعمل أحكام المسؤولية التي تقدم ذكرها إلا إذا وقع الضرر أثناء تنفيذ عملية الإرشاد فما حدود الفترة التي يستغرقها هذا التنفيذ ؟ هل هي من الضيق بحيث تقتصر على الوقت الذي يقتضيه المرشد في السفينة المخدمة لتأدية عمله ؟ أم هي من الاتساع بحيث تشمل كل العمليات السابقة على هذا الوقت واللاحقة له ما دامت تتعلق بالإرشاد منذ الوقت الذي تغادر فيه سفينة الإرشاد رصيف الميناء الذي ترسو عليه ؟ وفي حالة مصاحبة سفينة مغادرة ، هل يظل تنفيذ الإرشاد مستمرا حتى تعود سفينة الإرشاد إلى رصيف الميناء الذي خرجت منه ؟ والاجابة على ذلك أن فترة تنفيذ الإرشاد ليست بهذا القدر من الضيق ، ولا بهذا القدر من السعة ، وإنما تبدأ العملية في حالة الخروج لاستقبال سفينة وتمتد العملية لتشمل الحركات (المناورات) التي تقوم بها سفينة الإرشاد للاقترب من السفينة المخدمة وصعود المرشد الى هذه السفينة والوقت الذي يقضيه فيها لتأدية عمله وتنتهى العملية بوصول السفينة المخدمة الى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها . وإذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة ؛ فإن فترة الإرشاد تبدأ منذ صعود المرشد إليها في ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذي يقضيه المرشد في السفينة المخدمة لتأدية عمله ، وفترة قيام الإرشاد بالحركات اللازمة للاقترب من السفينة المخدمة لالتقاط المرشد ، وينتهى الإرشاد بابتعاد سفينة الإرشاد عن السفينة المخدمة حتى تخرج من المجال الذي تكون فيه تحت تأثيرها .

٢٠٤ - ونصت المادة ٢٩١ على أن تنقضى بمضى سنتين الدعاوى الناشئة عن الإرشاد . وتسرى المدة من وقت انتهاء العملية .

الكتاب الثاني إستغلال السفينة

الباب الأول أولا : الأحكام العامة

الباب الأول

الأحكام العامة في استغلال السفينة

قد تستغل السفينة بتأجيرها غير مجهزة ، وقد تستأجر مجهزة بعقد تأجير بالمدة أو بالرحلة . ولكننا نقدم للموضوع بأحكام مشتركة بين هذه الصور جميعا .

مقدمات

١٠٦ - النصوص :

مادة ١٥٢ - إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يشع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجره وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة) .

مادة ١٥٣ - لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة ، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً .

مادة ١٥٤ - لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها .

مادة ١٥٥ - عدا السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيداً في سجل السفن .

مادة ١٥٦ - للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك .

مادة ١٥٧ - (١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك .

(٢) ويظل المستأجر الأصلي في حالة الإيجار من الباطن مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار .

(٣) ولا تنشأ عن الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي وذلك دون الاخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية .

مادة ١٥٨ - (١) لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ، ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية .

(٢) ويأمر القاضى - فى حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وايداعها عند أمين يعينه ، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها ، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه .

مادة ١٥٩ - للمؤجر إمتياز على البضائع المشار إليها فى المادة السابقة ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها .

مادة ١٦٠ - لايفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة له . -

١٠٧ - ونلاحظ أن قواعد القانون الخاصة بإيجار السفن هى قواعد مكملة لإدارة الطرفين بمعنى أنه يجوز لهما الخروج عليها بشروط اتفاقية ، على خلاف قواعد عقد النقل البحرى التى وردت بالقانون فهى أمره فى حدود المراحل التى تنطبق عليها .

وبالمثل يجب النظر فى شروط العقد لمعرفة نوعه فلا نقف عند عنوانه .

صور استغلال السفينة :

١٠٨ - يتخذ استثمار السفينة بوصفها أداة للملاحة صورة من صور كثيرة :

١ - فقد يستغلها مالكيها في نقل بضائعه الخاصة . وهذه الصورة كانت منتشرة في الماضي حيث كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة ، فكان يستقل سفينته ليشتري البضاعة من مكان وينقلها لبييعها في مكان آخر . ولكن التطور الفني للملاحة والتطور الاقتصادي فصل بين وظيفة المجهز ووظيفة التاجر وفرض شكل التخصص ، فأصبح المجهز يختص بالملاحة وتنفيذ عمليات النقل التي يطلبها منه التجار الذين انصرفوا عن عملية النقل وقصروا نشاطهم على التجارة . ومع ذلك لا تزال هذه الصورة قائمة ولكن في حدود ضيقة ، حيث تملك بعض الشركات الكبرى سفنا لنقل حاجياتها كبعض شركات السكك الحديدية التي تملك سفنا لنقل ما تحتاجه من وقود ، وشركات البترول . ولكن هذه صورة لم تعد هي المألوفة .

واستغلال المالك لسفينته في نقل بضائعه لا يثير مشكلة خاصة من المشاكل التي يثيرها تنفيذ عقد النقل ، لأن الناقل هنا هو نفسه الشاحن وهو المرسل إليه ولا محل للكلام عن عقد نقل^(١) .

٢ - وقد يتولى مالك السفينة استثمارها بمعرفته في نقل الأشخاص نظير أجر ، أو في عمليات غير النقل ، كقطر السفن أو أعمال المساعدة والانقاذ للسفن التي تحتاج إلى هذه العمليات ، أو في الإرشاد ، أو في الصيد .

٣ - وأحيانا يكون مالك السفينة غير محتاج أو غير قادر على استغلال السفينة ، فيؤجرها لغيره نظير مقابل ، ويقوم هذا الغير - والمستأجر - باستغلالها لحسابه هو ، وينصب الإيجار في هذه الحالة على السفينة ذاتها دون أن يزودها المالك المؤجر بالموءن أو البحارة ، ولذا يقال إن الإيجار هنا يرد على السفينة عارية (بالفرنسية Coque nue أو بالانجليزية bareboat) .

(١) انظر ريبير ٢ رقم ١٢٣٦ ص ٢٢٩ . وهو يلاحظ أن مالك السفينة أو مستأجرها في هذا الفرض إذا باع البضاعة المشحونة أو جزءا منها أثناء النقل أصبح هذا البيع ناقلا لحساب مشتري البضاعة وخضعت علاقتهما لأحكام عقد النقل

٤ - ويغلب أن يتولى المالك استغلال السفينة فى نقل بضائع الغير ، وهى أوسع صور استغلال السفن انتشاراً ، وهى الصورة الأولى للاستثمار التى أهتمت بتنظيمها معظم التشريعات البحرية .

٥ - ومن أسباب انتشار تأجير السفن فى العصر الحديث أن استغلال السفينة بمعرفة مالكيها - وهو الاتجاه الحديث فى الصناعة الملاحية - عملية محفوفة بالاحتمالات والمخاطر ، فلن تجهيز السفينة يقتضى تخصيص مبلغ ضخم فإذا تعطلت السفينة عن السير كان تجميده تكلفة طائلة ، ومتى تم تجهيز السفينة فهناك مصاريف الطاقم والتأمين ، ثم متى بدأت الملاحة بدأت مصاريف ومخاطر جديدة أهمها مصاريف الموانئ والتأمين والوقود ، ومصاريف أخرى تنشأ بسبب عقود النقل المبرمة عن البضاعة المنقولة وعن تنفيذ هذه العقود والمسئولية عنها ، ومن تنفيذ هذه العقود يأمل المجهز فى تحقيق الربح الذى يغطى مصاريف التجهيز والملاحة والنقل .

ومن هنا يبدو أن صناعة النقل البحرى تتضمن مخاطر واحتمالات بعيدة الحدود . كما تقتضى بذل مصاريف فى مرحلتين : مصاريف الملاحة ذاتها ثم مصاريف عمليات النقل .

ويختلف مدى الاحتمال فى الملاحة فى الخطوط المنتظمة عن مداه فى الملاحة الجواله tramps أى التى تعتمد على فرص العرض والطلب ومواسم هذا الطلب دون أن تخضع لبرامج محددة مقدما : ففى الملاحة المنتظمة تكون المخاطر أقل نظراً لأن انتظام الخدمة وفقاً لبرنامج موضوع لمدة طويلة عادة يخفف وطأة الاحتمال ويجعل توقعات المجهز أكثر صدقاً واحتياطه لها أكثر صواباً وفاعلية .

ولما كان من المتعذر على المجهز فى الملاحة الجواله أى غير المنتظمة أن يستعد مقدماً لاحتمالات الاستغلال بوضع برنامج مقدم فإن ذلك لايمتنعه من البحث عن وسائل أخرى تستهدف ذات العرض ، ومنها سعيه وراء تأجير سفينته لمدة أطول ما تكون^(١) .

(١) انظر شالارون ، رسالة من باريس بعنوان : تأجير السفن البحرية ، محاوله لكوضع تعريف نظرى ، باريس ١٩٦٧ ، رقم ٢١٩ و ٢٢٠

روبيرت فى مقال بعنوان : «مشارطات الايجار لمدة طويلة» ، فى مجلة لقانون البحرى الفرنسى ١٩٦٤ ص ٦٧ وما بعدها و ص ١٢٩ وما بعدها ، وبالذات فى رقم ١ من المقال .

صور استئجار السفينة :

١٠٩ - واستثمار السفينة فى نقل بضائع الغير له مظاهر كثيرة ظهرت تباعا تلبية للحاجات الاقتصادية المتغيرة . فقد يكون لدى تاجر بضاعة تستغرق سفينة بأكملها أو عدة سفن كما هو الحال بالنسبة لشركات الفحم أو شركات المناجم عموما فقد تكون البضاعة مما يستغرق جزءاً كبيراً من سفينة فيستأجر سفينة أو جزءاً من سفينة ، وهى الصورة التى نظرت إليها فى معظم نصوصها المجموعة البحرية المصرية الملغاة .

وقد يتخذ هذا الإيجار بدوره احدى صورتين ، فهو إذ ينصب على السفينة ذاتها وطاقمها بحيث يكون للمستأجر إدارتها والإشراف على عملياتها التجارية أى تحديد خط سيرها وموانئ الرسو المتوسط وتحديد عدد رحلاتها إلى غير ذلك مما يتعلق بخدمة عملياته التجارية ، وقد لا يكون للمستأجر شئ من ذلك . وتقتصر حقوقه وسلطاته على أن يعهد بالبضاعة إلى المجهز الذى يتولى - دون تدخل من جانب المستأجر - تنفيذ الرحلات المتفق عليها بالشروط الواردة بالعقد مقدما .

هاتان صورتان لإيجار السفينة والسابق عرضهما ، أى إيجار السفينة عارية وإيجارها مجهزة ، تفترض جميعاً أن سفينة معينة توضع تحت تصرف المستأجر لرحلة أو رحلات متعددة ، وتنصب على سفينة بأكملها أو على جزء منها إذا كان من الممكن إبرام عقود أخرى على ذات السفينة مع مستأجرين آخرين .

نظرة تاريخية :

١١٠ - كانت الصورة الغالبة فى العصور الوسطى هى تكوين شركة بين مالك السفينة وهو غالباً ربانها فى نفس الوقت ، وبين تاجر أو تجار يريدون نقل بضائعهم إلى الأسواق ، وكان الربان يقوم - لحساب هذه الشركة - بالإدارة الملاحية للسفينة أى بقيادتها ، وكذلك بإدراتها التجارية أى بالقيام بالإجراءات اللازمة للمحافظة على البضاعة ، وكان أيضاً يقوم ببيع البضاعة لحساب أصحابها . وعند انتهاء الرحلة يقتسم الشركاء الربح الناتج منها . ثم انفصلت - مع الزمن - مصالح الطرفين أى المجهز والتجار ، وبدلاً من مساهمة المجهز فى جزء من ربح بيع البضاعة نظير تقديم خدماته وخدمات السفينة أصبح يشترط لنفسه جعلاً محددًا هو

الأجرة وأصبح التجار يحملون وحدهم مخاطر العمليات التجارية على بضائعهم، وهكذا أصبح دور المجهز دور شخص يؤجر لكل تاجر مكانا لبضاعة على السفينة^(١).

ولما تقدم الفن الملاحي وخفت نسبياً مخاطر الملاحة تشجع التجار وأصبحوا لا يمانعون في تحمل مخاطر الرحلة البحرية وأخذوا يقيمون على السفينة التي تنقل بضائعهم رباناً وطاقماً من قبلهم، ولكنهم على كل حال ظلوا يختارون السفينة الناقلة - دائماً - بالنظر إلى صفاتها وإلى الرحلة المطلوبة منها، وكان التعاقد مع المجهز يقوم أساساً على اعتبار أهمية السفينة، أي أن اعتبار السفينة "intuitus-navis" كان له المقام الأول.

ظهور عقد النقل البحري:

١١١ - على أن هناك صورة أخرى لنقل بضائع الغير ظهرت حديثاً، وفيها ينصب العقد لا على سفينة بعينها بل كل ما ينظر إليه الطرفان هو نقل البضاعة من مكان إلى مكان، ولا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية الملاحية ولا من الناحية التجارية. وتتبع هذه الصورة الآن غالباً في النقل الذي تباشره السفن المستقلة في خطوط منتظمة حيث يعهد الشاحن ببضاعته إلى وكيل شركة الملاحة لتتولى نقلها وتسليمها في المكان المعين دون أن يكون للسفينة التي تنقلها اعتبار هام ودون أن يكون للبضاعة بدورها اعتبار كبير، فهي توضع على السفينة التي تنقلها مع البضائع الأخرى المنقولة على ذات السفينة تنفيذاً لعشرات أو مئات العقود الأخرى ويكون الاعتبار الأول في هذه الظروف هو للخدمة التي يتعهد الناقل بتقديمها، وهي النقل المتفق عليه، بخلاف الصور السابقة التي يكون الاعتبار الأول فيها هو لذاتية السفينة بالنظر إلى قدراتها

ذلك أنه مع بداية القرن التاسع عشر بسبب الثورة الصناعية أصبحت السلع متعددة ومتنوعة ولم يعد محل النقل الغالب هو المواد الأولية أو السلع التي تشحن صلباً في عنابر السفينة أو مخازنها بل كثرت السلع

(١) انظر بونكار في كتابه المطول سنة ١٩٢٢ باريس رقم ٣٠٧ وما بعده، سنة ١٩٥٨ رقم ٢٢٣، هامل في محاضراته سنة ١٩٥١ - ص ١٧٤ - ديجاردان المطول الجزء التاريخي - شالارون من رسالة من باريس سنة ١٩٦٧.

المصنعة والسلع نصف المصنعة والتي تشحن معبأة فى طرود أو صناديق مختلفة من حيث الحجم والنوع ، وأصبح المجهز غالباً - ومع تنوع البضائع وتعدد أصحابها - يتولى وحده إدارة السفينة سواء من الناحية الملاحية أو الناحية التجارية ، ولم يعد شريكاً للتجار الشاحنين كما كان الحال فى العصور الوسطى ، كما لم يؤجر لهم مكاناً لهم ولبضائعهم على السفينة ، بل أصبح مجرد مقاول للنقل يتعهد بتنفيذ ما يستهدفه التاجر وهو نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه ، وهذه هى صورة النقل الحديثة المعروفة الآن : « بالنقل بسندات الشحن » .

وهكذا لم يعد - فى هذه الصورة - محل للنظر إلى السفينة ، وتركز النظر على كفاءة الخدمة التى يقدمها الناقل ، وأصبح المالكون أن يتلقى وكيل الناقل فى الميناء طروداً عديدة ومختلفة من شاحنين كثيرين ويعدها للشحن قبل وصول السفينة التى ستنقلها بل وقبل تحديد هذه السفينة .

ويسمى النقل - اصطلاحاً - فى هذه الصورة النقل بسند شحن sous Connaissance أو bil of lading ، وهى تسمية مستمدة مما جرى عليه العمل من عدم تحرير مشاركة أى ورقة تثبت شروط هذا العقد بل يكتفى بتحرير ورقة وذلك عندما تشحن البضاعة بالفعل ولهذا تسمى سند الشحن ، بخلاف الحال فى الصور السابقة إذ تحرر فيها ورقة تثبت العقد ذاته قبل تنفيذه بزمان يطول أو يقصر ، كما قد يحرر فيما بعد عندما تشحن البضاعة ورقة أخرى هى سند الشحن ، ولذلك من المألوف أن تجرى المقابلة بين صور العقود بالنظر إلى الأوراق المحررة بمناسبتها ، فتقابل العقود بالمشاركات بعقود النقل بسندات الشحن ، وسنعود إلى ذلك .

واضح هنا أنه لا محل للكلام عن إيجار للسفينة كما كان الحال فى الصورة التى كانت شائعة قبل القرن التاسع عشر والتى واجهتها المجموعة التجارية الفرنسية والقانون البحرى المصرى الموضوع سنة ١٨٨٣ ، وذلك لسببين الأول مادى هو أن بضاعة كل شاحن لا تكفى - عادة - لملء سفينة بأكملها أو جزء هام منها ، والسبب الثانى نفسى وهو أن المرسل لا يختار السفينة ولا يهتم بها بل أن الذى يهمه هو شركة النقل أى أن شخصية الناقل بما يقدمه من خدمات هى التى لها الاعتبار الأول ، وأصبح تحرير مشارطات الإيجار فى هذه الصور غير متبع عملاً وأصبح العقد

يبرم عملا عندما يبدأ المرسل فى تنفيذه بإعطائه البضاعة إلى الناقل أو وكيله لنقلها^(١).

الراى إذن أنه على الخطوط المنتظمة وفى هذه الصورة التى لا تكون فيها السفينة محل اعتبار جوهري يكون العقد مقاولة نقل لا يخضع لأحكام الإيجار - وليس فى هذا خلاف جدى .

بقاء صور إيجار السفن :

١١٢ - ولكن إلى جانب هذه الصورة الحديثة لاتزال الصور الأخرى قائمة ، ونقصد بها تأجير السفينة عارية ، وتأجيرها مع نقل السلطة عليها إلى المستأجر ، وتأجيرها مجهزة دون نقل أى سلطة عليها للمستأجر . هذه الصور الثلاثة - كما سنرى - تعتبر إيجاراً للسفينة ، وسنعرض لذلك تفصيلا فيما بعد ، ولكننا نشير من الآن إلى أن هذه التفرقة الثلاثية تقوم على معيار مستمد مما جرى عليه القضاء الأنجليزى وأخذ به القضاء الفرنسى^(٢) وهى تتلخص فى أن إدارة السفينة تفترض القيام بأنواع ثلاثة من الأعباء ، الإدارة المادية أى امداد السفينة بما يلزمها وتجهيزها واصلاحها ، والتشغيل الفنى للسفينة أى إدارة آلاتها بواسطة الربان والبحارة ، ثم الاستغلال التجارى أى تنظيم رحلاتها وشحنها وتفريغها وما إلى ذلك ، ويجرى الاصطلاح على التعبير عن الإدارة المادية والتشغيل بالادارة الفنية أو الملاحية "Nautique" وذلك بالمقابلة للاستغلال التجارى أو الإدارة التجارية "gestion commerciale".

وفى إيجار السفينة عارية يكون للمستأجر الإدارة الملاحية والإدارة التجارية ، وكذلك الشأن فى تأجيرها مجهزة فى بعض الحالات إذا اتفق على ذلك فيكون له استعمالها وكذلك استغلالها أى مكنة تأجيرها من الباطن ويكون العقد إيجار حقيقيا Louage وقد يحتفظ المجهز على السفينة بكافة سلطاته الثلاث ويكون العقد مع ذلك إيجاراً مادامت السفينة

(١) ويضيف بونكاز (رقم ٥١٨) أن الغالب الآن أن النقل البحري يكون مرتبطاً بنقل آخر بحري أو غير بحري ، ويحرر بالعقد فى جميع مراحل تنفيذه سند شحن واحد يسمى لذلك سند الشحن المباشر ، فلا محل للقول بإيجار السفينة متى كان الشاحن يجهل حتى السفينة أو أداة النقل التى ستنقل عليها بضاعته .

(٢) شوفو رقم ٦٥٧ .

محل اعتبار وإن كانت تضاف إليه صفة النقل في حدود معينة ، وقد يكون دور المجهز دور الناقل إذا كان يقتصر على التعهد بنقل البضاعة إذا لم يكن للطرف الآخر شأن بالسفينة ولا بإدارتها .

وهكذا يتضمن العقد أما اعطاء السفينة للمستأجر ، وإما اعطاء البضاعة للمجهز .

وبين هاتين الصورتين - عقد إيجار بمقتضاه الواضح وعقد النقل بشكله المطلق - صور أخرى وسيطة تتدرج بينها تبعا لقدر الإدارة على السفينة الذي ينتقل من المجهز إلى الطرف الآخر ، لأن هذا القدر يتدخل في تحديد مدى مايلتزم به المجهز في العقد الذي يربطه بالطرف الآخر ، كما سنرى .

٩ - والمألوف أن تكون السفينة في وقت ما موضوعا لصورة معينة من صور الاستثمار السابقة ، ولكن من المتصور أن تكون في وقت واحد محلا لعقود متتابعة ، مختلفة أو متشابهة ، فقد يؤجر المالك السفينة عارية إلى أ ، وهذا يؤجرها مجهزة بمشارطة زمنية إلى ب ، الذي يؤجرها إلى ج لرحلة معينة ، وهذا يستقلها في نقل بضائع الغير في الصورة الحديثة أي بسندات شحن^(١) .

١١٣ - وللتفرقة بين الصورتين أهمية تبدو في نواح كثيرة قانونية وإدارية ، فالتنظيم القانوني لكل منهما يختلف اختلافا جوهريا سواء في ظل التشريع الداخلي أوفى التنظيم الدولي . كما أن كثيراً من الدول - ومن بينها مصر - تضع شروطا اجراءات لتأجير السفن الوطنية للأجانب ، وهذا التنظيم بماله من جزاءات خطيرة لاينطبق الا على النقل بمشارطات إيجار ، فمناطق تطبيقه إذن هو كون العقد أيجارا للسفينة في إحدى صور الإيجار .

١١٤ - وقبل البحث في معيار قانوني للتفرقة نلاحظ أن الظروف التي تحيط إبرام وتنفيذ كل منهما تختلف . فالإيجار يفترض اتفاقا يتعلق أساساً بالسفينة ، أي بعرض لطاقة السفينة وموعد تقديمها للشحن ومدة

(١) عرضت هذه الصورة أمام محكمة باريس في قضية فصلت فيها في ٣١ يناير ١٩٥٧ من مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٥٧ ص ٢٢٥

الانتفاع بها ، وخط سيرها ومدد وكيفية الشحن والتفريغ وتنظيم وتوزيع اعباء استغلالها بين طرفى العقد ، بخلاف النقل. يسند شحن الذى يعتبر مقابله لا يهدف به المرسل إلا إلى مجرد نقل بضاعته نظير أجر محدد من ميناء معين إلى ميناء آخر محدد دون أن يهتم كثيراً بكيفية شحنها أو رصها أو كيفية تنظيم ملاحه السفينة - ولهذا يبرز بين العقدتين فارق جوهري هو أن الأساس فى النقل بسندات الشحن ثنائى يتركز فى السفينة والأجرة أى أن كل مناقشات الطرفين تنحصر فى الأجرة وإداة النقل ، بخلاف الحال عند إبرام للسفينة فالأساس فيه ثلاثى العناصر إذ يدور حول السفينة وكيفية التى يتفق عليها فى خصوص استخدام السفينة ، فهذه الكيفية تتدخل فى تحديد الأجرة والأعباء الأخرى التى يرتضيها المستأجر^(١) .

الصور المختلفة لعقود الإيجار :

١١٥ - تتخذ المبادرات التى ترد على السفينة فى العمل إحدى صورتين كبيرتين : فإما أن ترد على السفينة عارية أى غير مجهزة وإما أن يكون موضوعها السفينة مجهزة بما يلزمها من مواد وبحارة . وفى الحالة الأولى يقدم المؤجر السفينة للمستأجر ينتفع بها كما يشاء ويكون له عليها السيطرة المطلقة ، وفى الثانية قد يظل للمؤجر على السفينة قدر من السلطة وقد يتجرد من كل سلطة عليها .

الصورة الأولى : تأجير السفينة غير مجهزة :

Coque - nue, bare boat, demise charter

١١٦ - هذا هو العقد الذى به يقدم المؤجر السفينة للمستأجر ينتفع بها بالشروط المتفق عليها ، ويسمى تأجيراً للسفينة عارية وإنما الحقيقة أنها لا تكون كذلك تماماً إذ تكون مزودة بحد أدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لسيورها فى البحر بصورة مأمونة ، وإنما هى على كل حال تكون غير مجهزة بتموين أو ببخارة .

وتختلف هذه الصورة عن حالة تأجير السفينة مجهزة فى ذلك ، وتختلف عنها أيضاً فى أن تأجيرها عارية ينقل إلى المستأجر عليها كل

(١) انظر ما يلى فيما يسمى Booking Note او مذكرة حجز الفراغ .

سلطات المالك ويصبح المجهز المؤجر بعيداً تماماً عن استغلالها^(١)، فيكون للمستأجر حق استعمال السفينة، وله إدراتها من الناحية الفنية ومن الناحية التجارية، فهو الذى يحدد كيفية استغلالها وخط سيرها وينظم رحلاتها، وتمويلها، ويتحمل أعباء رعاية البضاعة المنقولة إلى غير ذلك، ويكون له كذلك - بحسب الأصل - استعمالها فى نقل بضائع الغير أى حق إبرام عقود من الغير تمكنه من استغلال السفينة، ويظل المؤجر بعيداً عن كل هذا النشاط. *

١١٧ - هنا، كما فى الصورة السابقة، توضع السفينة تحت تصرف المستأجر، ولكن إلزام المؤجر هنا يجاوز هذا الحد إذ يلتزم بتقديم خدماته وخدمات الطاقم والربان، ولذا يرد العقد على السفينة مجهزة بطاقمها ومعدات الملاحة، وهذا هو الفرق بين تأجير السفينة عارية وتأجيرها مجهزة، وهو فرق يتضح من التسمية ذاتها.

ونقسم هذه الصورة قسمين كبيرين :

(١) حالة يتميز فيها العقد بأنه ينقل - حتماً - إلى المستأجر قدراً من السلطة فى إدارة السفينة إن لم ينقل إليه كل الإدارة عليها، والغالب أن تكون للمستأجر إدراتها من الناحية التجارية - ويستبقى المؤجر إدارتها الفنية أى السلطة على قيادة السفينة ويباشرها بواسطة الربان، وقد ينقل العقد إلى المستأجر الإدارتين التجارية وكذلك الفنية، ويقول الانجليز أن المستأجر عندئذ تكون له السيطرة demise على السفينة، ويفرقون لذلك بين صورتى المشاركة مع نقل السيطرة "time - charter with demise" والمشاركة بدون نقل السيطرة أى مجرد time - Charter^(٢).

ويسمى الانجليز تأجير السفينة مجهزة على هذا النحو time - charter أى المشاركة الزمنية، بالنظر إلى أن التزام طرفيها يتحدد بزمان معين، وبالمقابلة لمشاركات أخرى يتحدد فيها التزامها برحلة أو رحلات معينة.

(١) لوكليز، رقم ٥٢، ريبير ٢ - ١٢٨١

(٢) انظر مقال شوفو a croisiere maritime فى الأسبوع القانوني ١٩٥٩ - ١ - ١٤٩٨، تعليق جوجلار بالأسبوع القانوني ١٩٥٧ - ٢ - ١٠٩ - ١، باريس ٥ فبراير ١٩٦٢ بحرى فرنسي ١٩٦٢ ص ٣٤٥ تعليق Bouloy.

على أنه فى هاتين الحالتين (المشاركة مع نقل السيطرة كاملة على السفينة والمشاركة بدون نقل هذه السيطرة) يكون للمستأجر حتما قدر أدنى من السلطة على السفينة، فله على الأقل إدارتها التجارية، وبهذا العنصر اللازم تتميز هذه المشاركة عن نوع آخر من المشاركات لا تكون فيه للمستأجر أى سلطة على السفينة، وهى تتلخص فيما يلى :

(ب) المشاركة دون نقل أى إدارة على السفينة :

فى هذه الصورة لا ينقل العقد للمستأجر أى إدارة أو سلطة على السفينة بل يظل كل ذلك للمؤجر الذى يتعهد أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة أو جزءاً من طاقتها لمدة محددة أو لرحلات معينة، فالعقد هنا ينصب على الانتفاع بقدرة السفينة وخدمات المؤجر وهذا هو ما يجمعها مع الصورة السابقة مباشرة فكلاهما إيجار للسفينة مجهزة، ولكنها تختلف عنه فى أن المستأجر هنا لا دور له فى كيفية انتفاعه بالسفينة. والإيجار هنا قد يكون لزمان معين وقد يكون لرحلة أو لرحلات معينة، ولهذا ليس من الحكمة قصر اصطلاح للمشاركة الزمنية على الصورة السابقة وإطلاق تسمية المشاركة بالرحلة على هذه الصورة كما يفعل دون تحفظ بعض الشراح. ولأنه إما كان تحديد التزامات الطرفين بزمان أو برحلة معينة عنصراً مشتركاً فى الحالتين فقد وجب البحث عن تسمية خاصة بكل منهما لا توقع فى الخلط، ومع ذلك أبقي الشراح والقضاء على هاتين التسميتين بعد أن استقر الرأى على عدم الأخذ بالمعنى اللغوى لكل منهما بل على أن يفهما فهماً اصطلاحياً، فتطلق المشاركة الزمنية «time charter» على إيجار السفينة مجهزة فى الحالة التى يكون فيها للمستأجر سلطة على السفينة، سواء كانت لرحلة أو زمان محدد. والمشاركة بالرحلة charter au voyage على إيجار السفينة الذى يتعهد فيه المؤجر بتقديم طاقم السفينة وخدماتها دون إعطاء للمستأجر أى سلطة عليها وذلك سواء كان هذا التعهد مقيداً برحلة معينة أو بزمان معين.

- هذا، ويقول الأستاذان باين وإيفامى: «ان المشاركة بالرحلة والمشاركة الزمنية أو الموقوتة تخول المستأجر مجرد الحق فى أن تنقل بضاعته بسفينة معينة. وفى هذه الحالة حيازة السفينة والسيطرة عليها لا تنتقل إلى المستأجر، ويباشر المؤجر حقوقه عليها من خلال الريان والبحارة الذى يقوم باستخدامهم.

« لكن في حالة المشاركة مع نقل الحيازة يضع المستأجر على السفينة مؤننته وزيوته ووقوده الخ ، ويستأجر البحارة . ويكون الربان والبحارة تابعين للمستأجر وتنقل إليه حيازة السفينة والسيطرة عليها . ونتيجة لذلك فإن المالك لا يكون مسئولاً فيما يتعلق بالبضاعة المشحونة طالما كانت السفينة مؤجرة على هذا النحو » (باين وإيفامى ص ١٠) .
(Pyene & Ivamy, Carriage of goods by sea, 1979).

ونزيد هذا القول إيضاحاً في الفقرات التالية :

معيار التفرقة بين أنواع عقود إيجار السفينة مجهزة :

١١٨ - يلاحظ أنه لما كنا في ميدان الحرية التعاقدية فليس هناك . على الأقل من الناحية النظرية . حد للشروط التي يمكن للطرفين أن يدرجاها في مشارطاتهم ولا إلزام عليهم بمراعاة اتباع نموذج معين لعقودهم ، ولهذا فإنه ليس هناك تقسيم حاسم للمشارطات التي ترد على استغلال السفينة ، خاصة وأن الحاجات الاقتصادية ليس لها حد فهي ليست جامدة ، وهي التي تملئ وضع هذا الشرط أو ذاك في عقد معين ، وعلى كل يمكن . بالنظر إلى الوضع الغالب والخط العريض لكل من هذه العقود . أن نوضع لها تقسيمات تصدق في معظم الحالات .

وقد اقترحت معايير مختلفة : فقليل أن نفرق بين المشاركة الزمنية والمشاركة بالرحلة على أساس أن العقد الأول يبرم لمدة معينة ويحدد نطاق الثاني بنطاق هو رحلة أو رحلات معينة . ولكن لوحظ أن هذا التقسيم ليس له أهمية قانونية لأن ينظر إلى عامل مجرد وظيفته هي كيفية حساب الأجرة (٢) . وقيل كذلك نفرق بالنظر إلى القدر من السفينة الذي يرد عليه انتفاع المستأجر فنفتقر مشاركة تأجير سفينة بأكملها عن مشاركة

(١) انظر تعليق دى جوجلار في المجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٢ ص ١٤٥ . وتعليقه تحت حكم النقض ٦ يوليو ١٩٦١ بالأسبوع القانوني ١٩٦٢ - ٢ - ١٢٥٢٥ . شوفو رقم ٦٥٢ . تعليق جرانميرتون تحت دن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ ١٩٥٦ بحرى ١٩٥٧ ص ١٩٥ . جوفارى تحت استئناف لكس ٢٠ ديسمبر ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٨٦١ ص ١٠٥ .
(٢) شوفو رقم ٦٥٢ .

الايجار الجزئية . وهذا التقسيم يتعرض بدوره للنقد الذى وجه إلى المعيار السابق .

والمعيار الذى استقام فى الفقه والقضاء هو الذى يترتب على الأخذ به أثر قانونى فى علاقة الغير بطرفى العقد وهو أثر يختلف باختلاف علاقة الطرفين كما تنظمها المشاركة : فقد لوحظ أن المشاركات تختلف فيما بينها اختلافاً مرده إلى مدى السلطات التى تقررها لكل من طرفى العقد على السفينة ودور كل منهما فى استغلالها ، ولهذا قسمت المشاركات إلى القسمين الكبيرين السابق الإشارة إليهما وهما المشاركة الزمنية والمشاركة بالرحلة ، على أن يكون مفهوماً أن هذا التقسيم يقوم على مدى انتقال الادارة على السفينة من المؤجر إلى المستأجر ، لأن مباشرة هذه الادارة أو السلطة تؤثر فى مركز من يباشرها أمام الغير بسبب ناشئ عن استغلال السفينة^(١) .

١١٩ - وقد أخذ القانون بهذه المعايير ، فتقول المادة ١٧٤ فى خصوص التأجير بالمدة ، يحتفظ (١) المؤجر بالادارة الملاحية للسفينة . (٢) وتنتقل الادارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص . . . ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الادارة . وفيما يتعلق بالايجار بالرحلة تقول المادة ١٨١ ، يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة^(٢) .

(١) شوفو رقم ٦٥٧ .

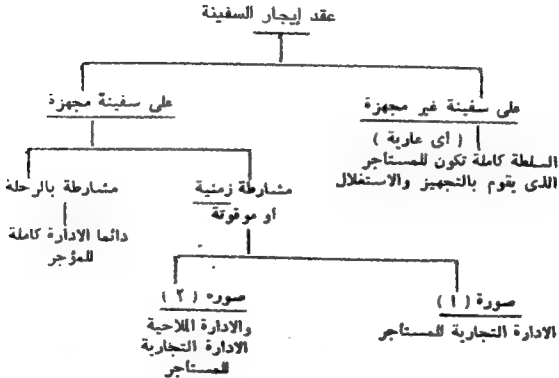
(٢) نقض فرنسى ٦ يوليو ١٩٦١ (قضية السفينة Mosdale) الأسبوع القانونى ١٩٦٢ - ٢ - ١٢٥٢٥ تعليق جوجلار وهو حكم بالغ الأهمية سنعود له مراراً .
شوفو ٦٥٧ و ٦٥٨ ، جوجلار فى تعليق لسابق زفى تعليق آخر له فى المجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ١٩٥ ، روبيبير فى اللوجيز رقم ٢٩١ : حكم استئناف رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ (بحرى ٥٧ ص ٩٤ تعليق جرانميزون) .

« أنه إذا كانت المشاركة الزمنية إيجاراً حقيقياً للسفينة مع نقل إدارتها التجارية للمستأجر نقلاً يؤدي إلى أن تدخل السفينة تحت سيطرة المستأجر الذى يتحمل عنئذ مسؤولية النقل ، فإن المشاركة بالرحلة عقد نقل يبقى للمجهز - مالم يتفق على غير ذلك - شقة الناقل وما يرتبط بها من مسؤولية إذ يحتفظ المجهز بكامل إدارة ورقابة السفينة ويتحمل وحده أمام المرسى إليهم مسؤولية النقل . . . وفى ظل مشاركة بالرحلة ظل الربان تابعاً للمجهز ويرتبط الأخير بأعماله ومنها توقيع سندات الشحن - وقد أبيت محكمة النقض الفرنسية هذه المعانى فى حكمها الصادر فى ٦ يوليو ١٩٦١ فى قضية (موسدال) .

ويقول في المادة ١٦٦ :

إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤمن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل .

١٢٠ - ويوضح الرسم التالي الصور المختلفة لمشارطات إيجار السفينة مع بيان ما يميز كل صورة منها^(١).



١٢١- ويجب عدم الوقوف عند تسمية الطرفين للمشاركة بل يجب التوغل في أحكامها لمعرفة ما إذا كانت الشروط المتفق عليها تنقل إلى المستأجر جزءاً من إدارة السفينة أولاً . فإذا بقيت هذه الادارة للمؤجر كانت

(١) انظر باين وايفامى طبعة ١٩٧٩ ص ٨٠ . ١٠ وديبير اللوجيز . طبعة ١٩٨٠ رقم ٢٨٦ .
لا يلزم من استخدام عبارة عقد إيجار السفينة أن يكون العقد بإيجاراً ، فقد يكون آخر فإذا لم ينص -
مثلاً - على اجرة يكون وكالة . وإذا لم يكون العقد في كتابه لها عنوان وجب النظر في كل حالة على
حده لمعرفة نوع العقد .
(م. ٨ - النقل البحري)

المشاركة إيجارا ولكنه ممزوج بصفة النقل كما سنرى^(١). ولا يكون للمستأجر شأن باستقلال السفينة ولا بالغير الذين يدخلون فى علاقات مع السفينة بسبب هذا الاستغلال ، أما إذا انتقلت بعض هذه الإدارة إليه كان المستأجر - فى حدود ما تلقى من إدارة - مجهزا للسفينة وتعرض لمشاكل استغلالها واقتصر دور المؤجر - فى حدود ما تخلى عنه من إدارة السفينة - على كونه طرفا فى عقد إيجار للسفينة .

- وتعرف عقود إيجار السفينة بالمدة بالشرط الذى يضع الربان تحت تصرف المستأجر وبقلة عدد شروطها بالمقارنة بشروط عقود الإيجار بالرحلة التى تتضمن شروطاً كثيرة تتعلق بتفاصيل الرحلة والبضاعة ومدد الشحن والتفريغ وكيفيته والمسئولية عنه إلى غير ذلك .

١٢٢ - وقد نظم القانون البحرى الجديد الموضوع تنظيما علميا سليما من المواد ١٥٢ إلى ٢٤٨ فى الباب الثالث ، وتناول فى هذا الباب أهم موضوعات قانون التجارة البحرية ، وحوله تدور الموضوعات الأخرى .

فخص الفصل الأول لإيجار السفينة ، وبدأه بأحكام عامة (م ١٥٢ - ١٦٠) ثم عرض أحكام إيجار السفينة غير مجهزة (م ١٦١ - ١٦٧) . ثم لإيجار السفينة مجهزة ، وبدأه بأحكام عامة (م ١٦٨ - ١٧١) ، فالتأجير بالمدة (م ١٧٢ - ١٧٨) ، وثالثا ، لأحكام التأجير بالرحلة (م ١٧٩ - ١٩٥) . وفى الفصل الثانى نظم عقد النقل البحرى (م ١٩٦ - ٢٤٨) .

وسنعرض للموضوع بهذا الترتيب .

ولكى تكون الدراسة صورة حية لما يجرى عليه العمل سنشير باستمرار إلى الحلول التى تقضى بها أشهر نماذج المشارطات ، فقد وضعت الهيئات والمؤتمرات المعنية بالتجارة والملاحة نماذج لمشارطات تتضمن أهم البنود على أن يكملها أصحاب الشأن أو يعدلوا فيها إذا

(١) قارن Piedlevier ، فى مجموعة بونتافيس وآخرين رقم ٤ و ٧ : ٥ . وحكم النقض الفرنسى

السابق فى ٦ يوليو ١٩٦١ .

(٢) السين التجارية ٢٥ يناير ١٩٦٥ بحرئى فرنسى ١٩٦٦ ص ٢٢٥ .

شاءوا، وأشهر هذه النماذج هي جنكون gencon البريطانية ولو تيسيا Lutetia الفرنسية وهما مشارطتان بالرحلة، وكذلك مشارطة لندن لسفن الصهاريج . London Tanker voyage . وأهم نماذج المشارطة الزمنية هي مشارطة بلتايم Baltim في صياغتها الموضوعة سنة ١٩٣٩ .

وسنعود إلى إعطاء فكرة أوفى عن هذه النماذج عند الكلام في كيفية تحرير المشارطات .

كذلك سنعرض لأحكام القانون الانجليزى بوصفه الغالب في التطبيق والذى تحيل إليه المشارطات .

ونعرض للقضاء الفرنسى قبل ١٩٦٦ لأن الفقه فى ظله غنى جداً بالمناقشات .

الفصل الأول

الرضا

الفرع الأول

المبدأ والاستثناءات منه

المبدأ - كفاية الرضا :

١٢٣ - عقد استئجار السفينة عقد رضائي، بمعنى أنه، بحسب الأصل- يبرم صحيحاً بمجرد تلاقى إيجاب وقبول صحيحين على موضوعه دون حاجة لاجراء آخر . وبمعنى كذلك أنه لايقوم بغير رضا صحيح من المؤجر والمستأجر .

فرضا الطرفين إذن يكفي، وهو كذلك لازم لصحة العقد بوصفه عملاً قانونياً من جانبين .

استثناءات : الاستثناء الأول :

لايجوز تأجير السفينة لأجنبي لمدة تجاوز سنتين، إلا بإذن من الوزير المختص (م ١٢) وإلا كان العقد باطلا . ويثور السؤال عندما يكون الايجار لمدة أقل قليلا من السنتين ولكنه قابل للتجديد .

والاستثناء الثاني : «الاستثناء الخاص بالنقل الساحلي» :

١٢٤ - أورد المشرع حظراً خاصاً بالنقل الساحلي فقصره على السفن الوطنية، ومعنى ذلك بطلان المشاركات الواردة على سفن أجنبية إذا كان موضوعها تنفيذ نقل من الذى يواجهه القانون، فقد صدر القانون رقم ٦٣ فى ١٢ يونيه ١٩٦١ (الجريدة الرسمية عدد ١٣٧ فى ٢١ يونيه ١٩٦١) فى شأن النقل الساحلى، ونص على أن يقصر النقل البحرى الساحلى على السفن المسجلة تحت علم الجمهورية العربية ويجوز للمؤسسة المصرية العاملة للنقل البحرى بموافقة وزارة الحربية أن تصرح بالنقل للسفن الأجنبية (انظر قرار وزير الحربية رقم ٤٣٩ لسنة ١٩٦٣

فى هذا الشأن) وقصر العمل داخل موانئ الجمهورية على الوحدات التى تكون مملوكة كلها لمن يتمتع بجنسية الجمهورية... (م ٢)، وعرف النقل البحرى السلى- فى نظر هذا القانون- بأنه النقل البحرى أو القطر بين ميناءين أو أكثر من موانئ الجمهورية العربية، كما يغطى تشغيل الوحدات البحرية داخل الموانئ (م ١).

وإنما يجوز- طبقا لهذا القانون- للسفن الأجنبية أن تبحر بين موانئ الجمهورية العربية لأخذ ركاب أو بضائع برسم موانئ اجنبية أو لانزال ركاب أو بضائع واردة من موانئ اجنبية (م ٣).

والاستثناء الثالث: الاستثناء المقرر لمصلحة الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى:

١٢٥ - قصر المشرع أعمال النقل البحرى والأعمال المتصلة به على القطاع العام، وذلك بالقانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ فى شأن مساهمة المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى فى بعض الشركات والمنشآت وتنظيم الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى، ثم أعاد النص على هذا التنظيم فى القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء (الصحيح إعادة إنشاء) المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى، فقضى أنه «لاتجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى التى يصدر بتحديد لها قرار من وزير المواصلات إلا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى.

الاستثناء الرابع:

ينص القانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ بإصدار قانون الاستثمار فى المادة ٣٦ على أن «تففى مشروعات النقل البحرى التى تنشأ فى المناطق الحرة من الشروط الخاصة بجنسية مالك السفينة، والعاملين عليها المنصوص عليها فى قانون التجارة البحرى. وفى القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية كما تستثنى السفن المملوكة لهذه المشروعات من أحكام القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى.

وقد ألغى القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ فيما يتعلق بالمؤسسة بحكم قانون إلغاء المؤسسات العامة رقم ١١١ لسنة ١٩٧٥ ولكن أحكامه الموضوعية لم تلغ بحكم أنه ينظم مرفقاً قومياً هاماً (المحكمة الإدارية العليا لسنة ١٩٧٧) ، وحلت الشركة المصرية لأعمال النقل البحري محل المؤسسة فى اختصاصاتها غير اللصقية بوصفها مؤسسة عامة .

الفرع الثانى شروط الرضا

١٢٦ - يخضع الرضا فى شروط صحته للقواعد العامة فى الالتزامات ، فيبطل إذا كان موضوع العقد عمليات غير مشروعة كتهريب بضائع أو اشخاص متى كان الناقل يعلم ذلك^(١) .

موضوع العقد :

١٢٧ - يتعهد المتعاقدان فى المشاركة بالتزامات على عاتق كل منهما ، تختلف باختلاف نوع المشاركة (م ١٥٢) - ففى المشاركة بالرحلة يتعهد المؤجر بتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها بالسفينة والطاقم المحددين إن ورد تحديد لهما ، ويتعهد المستأجر بالمعاونة فى تنفيذ هذه الرحلة طبقاً لما هو مبين بالعقد ويدفع الأجر (م ١٨٠) . وفى المشاركة الزمنية يتعهد المؤجر أن يضع السفينة المؤجرة وطاقمها تحت تصرف المستأجر للمدة المعينة وعلى المستأجر أن يدفع الأجر وأن يستعمل السفينة فى الغرض المحدد بالعقد (م ١٧٢) . أما فى استئجار

(١) كما يمكن لبطال العقد لميوب الرضا ، وإن كان ذلك نادراً ، ولكنه على كل حال متصور خاصة فى حالة القبط بشأن أحد عناصره ، من ذلك ما حكم به من أنه : إذا استؤجرت سفينة للقيام برحلات إلى موانئ دول عربية وكانت السفينة - دون أن يعلم المستأجر بذلك - قد وضعت فى القائمة السوداء لدى سلطات هذه الدول لمرورها بموانئ إسرائيل ، فإن للمستأجر أن يطلب فسخ المشاركة . (والمصحح أن له أن يطلب بطلانها) . لوكثير فى كتابه ص ٤٧ . محكمة الدائىمك العليا فى أول فبراير ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٤ ص ٢١٨ وتعليق بوتنافيس .

السفينة عارية فالمؤجر يلتزم بتسليمها للمستأجر ، دون أن يجهزها بطاقم ، لكي ينتفع بها هذا الأخير للمدة المحددة نظير دفع الأجر المتفق عليه (م ١٦١).

الفرع الثالث

أطراف العقد وإبرامه

١٢٨ - تبرم المشاركة بين طرفين يسمى أحدهما المؤجر ويسمى الثاني المستأجر : أما المؤجر فهو الذي يتعهد بوضع السفينة تحت تصرف الطرف الآخر أو يتعهد بتنفيذ الرحلات التي يطلبها هذا الأخير . ويستوى أن يكون المؤجر مالكا للسفينة أو مستأجراً لها ، فلا يتأثر إبرام المشاركة أو تنفيذها بهذا الاعتبار ، مادام كل من الطرفين أهلاً للتعاقد وذا سلطة فيما تعهد به^(١).

وأما المستأجر فهو الطرف الذي يسعى بالمشاركة إلى الانتفاع من السفينة سواء باستئجارها عارية دون طاقم أو بمشاركة زمنية أو بمشاركة بالرحلة . ونسميه المستأجر في كافة هذه الصور . ويستوى أن يكون المستأجر مالكا للبضاعة المطلوب نقلها أولا .

كيفية إبرام المشاركة :

١٢٩ - قد تتم المشاركة بالاتصال مباشرة بين المؤجر والمستأجر .

وكثيراً ما يكون المؤجر هو المجهز ، ونقصد بذلك في هذا الخصوص المالك الذي يستغل سفينته . فإن كانت الملكية لشخص واستغلال السفينة لشخص آخر فإن تأجيرها يكون لمن له حق الاستغلال لأن التأجير تصرف في المنفعة .

(١) انظر في كيفية إبرام المشاركة كتابي في مشارطات إيجار السفن ١٩٨٧ رقم ٢٧ وما بعده .

١٣٠- ويغلب أن يكون المؤجر شخصاً معنوياً، شركة مثلاً .
ويعتبر تأجير السفينة عملاً داخلاً في اختصاص من له الإدارة العامة
للشركة ما لم يرد في نظامها نص على غير ذلك^(١).

١٣١- وإذا كانت السفينة لاتزال تحت البناء أو تحت الشراء ، أى
لما تصبح بعد مملوكة للمؤجر ، فإن عقد تأجيرها يخضع لأحكام عقود
الإيجار الصادرة من المالك المستغل للشيء أو المالك تحت شرط .

ومتى كانت السفينة مرهونة ظل لمالكها حق تأجيرها لأن الرهن
لايجرد المالك من سلطاته . ومع ذلك فإنه إذا كانت الأجرة مدفوعة مقدماً
فإن الاحتياط يوجب على المستأجر أن يتأكد من عدم وجود رهن على
السفينة لأن المرتهن إذا حجز عليها وباعها لم يكن للمستأجر سوى مركز
الدائن العادى بالأجرة ويتأخر عن كل الدائنين الممتازين والمرتهنين ،
وهو وضع سيء إذا لم يتمكن من اقتضاء حقه فى تنفيذ عقد الإيجار .
وإذا توافرت لعقد الإيجار شروط العقود الإدارية خضع إبرامه
لإجراءات هذه العقود .

هذا والغالب أن يتدخل فى إبرام المشاركة وسطاء متخصصون
كالوكلاء والسماسرة البحريين .

إبرام المشاركة بواسطة وكيل :

١٣٢ - ولا يثير إبرام المشاركة بواسطة وكيل مشكلة خاصة ، إذ
يخصص مركزه من موكله - سواء كان هذا الموكل هو المؤجر أو المستأجر -

(١) يفرق بعض الشراح فى هذا الصدد بين عقود الإدارة الجارية والعقود ذات الأجل الطويل ،
فيقول أن تأجير السفينة لأجل قصير أى مدة خمس سنوات يدخل فى أعمال الإدارة لجارية ، ويكتفى
فى العمل بتوقيع الشخص الذى تكون له فى الظاهر سلطة القيام بهذه الأعمال . أما بالنسبة لتأجيرها
لأجل طويل فيحسن المستأجر صنفاً بأن يطلب موافقة مجلس الإدارة فى شركات الأموال أو الشركاء
جميعاً فى شركات الأشخاص . وإذا كان الإيجار قد أبرم بمعرفة سمسار فإن مخاطره يظال العقد
أو إنكاره تقل بسبب خبرة وسمعة سمسار . وعلى كل حال فإن القضاء يصحح العقود المبرمة طبقاً
لما تجرى به العادات .
لوكلير ص ٢٨ .

ومن الغير لأحكام الوكالة الواردة بالقانون المدنى، ما لم يتخذ مركز الوكيل بالعمولة فعندئذ يسأل شخصياً طبقاً لأحكام الوكالة بالعمولة^(١).

ومن تطبيقات القضاء فى هذا الخصوص أن الوكيل البحرى الذى يستأجر سفينة دون أن يبين عند التعاقد اسم موكله يتصرف كوكيل بالعمولة ويكون مسئولاً شخصياً أمام المجهز عن تنفيذ المشاركة ودفع الأجرة والتعويض المستحق عن التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ^(٢).

وحكم أنه متى كان التوقيع مصحوباً بعبارة «بصفة وكيل» agent as فإن هذه العبارة وحدها تقيم قرينه على أن الموقع لا يقصد أن يتعهد شخصياً، وما لم توجد واقعة تكذب هذا المعنى فلا تقبل الدعوى ضده على أساس هذا العقد^(٣)، وحكم مجلس اللوردات بنفس المعنى عندما قال «أنه متى تكررت فى العقد عبارة «وكيل» "As agent"، بجانب توقيع المتعاقد فذلك وحده كاف بذاته - ما لم تكذبه عبارات أخرى فى الورقة - لاعتبار الموقع قد تصرف لا بأسمه الخاص ولكن لحساب الأصيل وأنه لم يقصد أن يتعهد بالإنزام شخصى وبخاصة فيما يتعلق بدفع تعويض التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ^(٤).

وهذا المبدأ معمول به فى معظم التشريعات، وليس هناك خلاف.

١٣٣ - وإنما تثور المشاكل العملية عند إثبات السلطة فى إبرام المشاركة. لدى من أبرم العقد بصفته وكيلاً من صاحب الشأن. والأصل أن تنطبق فى هذا الخصوص المبادئ العامة، فعلى من يدعى أنه وكيل عن غيره أن يثبت هذا التوكيل أى العمل الصادر من الأصيل والذى خوله سلطة التعاقد نيابة عنه، فهذه السلطة لا تفترض بل يجب على من يدعيها

(١) ديسمبر ٢ - ١٢٨٩.

(٢) انفرس التجارية ١٦ يناير ١٩٢٣ مور ٢ ص ٦٧٩.

وقد حكم بمسئولية السمسار وحده أمام المجهز عن عدم تنفيذ مشاركة ولحقها السمسار أمام المجهز نيابة عن المستأجر دون أن يكون السمسار مفوضاً فى ذلك. وبأن ليس للمجهز عندئذ أى رجوع على هذا المستأجر المزعوم، السين التجارية ٢٩ يناير ١٩٥٧، بحرئى فرنسى ١٩٥٧ ص ٤٨٧.

(٣) استئناف مختلف الاسكندرية ٩ يناير ١٩٢٤ دور ٥ ص ٢١٦.

(٤) مجلس اللوردات فى ٥ مايو ١٩٢٣ دور ٣ ص ١٢٠ وتعليق ص ١٢٢ عن القانون الإنجليزى فى احكام الوكالة.

أن يقيم الدليل عليها . وقد يقوم هذا الدليل ضمنيا كما إذا تمسك مالك للسفينة بشروط العقد الذى أبرمه شخص نيابة عنه ، أو قام هو بتنفيذ هذا التعاقد أو ساهم فى تنفيذه إذ لايقبل منه بعد ذلك أن ينكر سلطة الشخص الذى أبرم العقد ، وكذلك للحكم لو قام هذا الشخص بتنفيذ التعاقد على السفينة ولم يعترض المالك على ذلك^(١) .

وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية بهذا المعنى^(٢) وأضافت أن سلطة الوكيل فى التعاقد قد تنشأ من العادات البحرية ، ولكن الصحيح - كما يقول التعليق على هذا الحكم - أن هذه السلطة لا تنشأ من العادة بل من إرادة الموكل والوكيل ، وكل ما فى الأمر أن العادة البحرية تصلح كدليل على وجود الوكالة ، كما يمكن إثبات هذه الوكالة بكافة الطرق باعتبارها وكالة تجارية .

الأصل إذن أن وجود سلطة شخص بوصفه وكيلا عن غيره وبيان حدود هذه السلطة يخضع فى إثباته للقواعد العامة .

ومع ذلك فقد طبق القضاء «نظرية الظاهر» فى هذا الشأن فاعتبر كافيا لالزام المجهز ظهور شخص بمظهر الوكيل عنه إذا كان المجهز هو المسئول عن هذا المظهر ، وقد حكمت بذلك محكمة النقض الفرنسية فى حكم لها فى ٢٩ يونية ١٩٦٥^(٣) ، فأيدت حكما قضى بمسئولية المجهز المتخلف عن تنفيذ مشاركة وقعها بسامه شخص هو وكيله المعتاد بالرغم من أن المجهز كان يجهل هذه المشاركة ، وذلك تأسيساً على أنه يكفى لهذا الحكم أن يكون لهذا الشخص «سلطة عامة فى تمثيل المجهز وأن يكون هو وكيله المعتاد» .

وفى القضية كان هذا الوكيل المعتاد سمسارا ولكنه تجاوز وظيفته كسمسار أى مجرد وسيط إلى النيابة عن المجهز . ويعتبر ذلك تطبيقاً لفكرة الظاهر ، وهى فكرة لها تطبيقات كثيرة فى المعاملات التجارية والبحرية .

(١) نقض فرنسى ٢٧ يوليو ١٩٢٧ دور ٣٨ ص ٣١٠ . انظر كذلك محكمة نيويورك ١٦ نوفمبر

١٩٢٧ دور ٢ ص ٣٩٢ ، السين لتجارية ٢٥ يناير ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٣٨٢ .

(٢) نقض فرنسى ٢٧ يوليو ١٩٢٧ السابق .

(٣) المجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٥٨٤ تعليق بورتافيس .

ومن القضاء للمصرى أنه يشترط لاعتبار الوكيل الظاهر نائباً عن الموكل قيام مظهر خارجى خاطيء منسوب للموكل من شأنه أن يخدم الغير الذى تعامل مع الوكيل للظاهر^(١).

كما حكمت أنه يترتب على التصرفات الصادرة من صاحب المركز للظاهر المخالف للحقيقة إلى الغير حسن النية ما يترتب على التصرفات الصادرة من صاحب المركز الحقيقى، متى كانت الشواهد المحيطة بالمركز الظاهر من شأنها أن تولد الاعتقاد العام بمطابقة هذا المركز للحقيقة^(٢).

سلطة الريان فى إبرام المشارطات :

١٣٤ - الريان يمثل المجهز بنص القانون فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة (م ٩٩ ، ١٠٠ بحرى) فله أن يجرى التصرفات اللازمة للسفينة ولاستغلالها طبقاً لحاجتها ولما يجرى به العرف ، مع ملاحظة أن سلطاته هذه تضيق وتتسع بحسب ما إذا كان الريان موجوداً فى مكان إقامة المجهز أو فى مكان به ممثل خاص للمجهز أولاً .

وفى ظل هذه النصوص تقوم مناقشة بين الشراح حول سلطة الريان فى إبرام مشارطة إيجار للسفينة ، نيابة عن المجهز ودون تفويض خاص له فى ذلك : فقول له ذلك مطلقاً^(٣) . مع مراعاة التفرقة المتقدمة ، وقيل سلطته مقصورة على حالة ما يكون مضطراً لتكملة حمولة السفينة وليس له إبرام مشارطة جديدة تنصب على السفينة كلها^(٤) . وقيل لاحق له فى ذلك إلا إذا كان لتكملة الشحنة فى الرحلة الجارية وليس له إبرام مشارطات تنفذ بعد إنتهاء هذه الرحلة لأن ذلك يعطل حق المجهز فى التصرف فى السفينة عند عودتها^(٥).

(١) نقض ٢ نوفمبر ١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٤٦٢ .

(٢) نقض مصرى ٣٠ نوفمبر ١٩٧١ س ٢٢ ص ٩٥٩ .

(٣) داتجون ٢ - ٦٥٩ ، ليون كان وريتو ٥ - ٦٦٦ .

(٤) بيجاردان ٢ - ٣٩٨ ، ٢ - ٦٦٨ .

(٥) انظر فى هذا المعنى لتطبيق فى دور ٤ ص ٢٤٢ .

وقد أصبحت هذه المناقشة نظرية بسبب التطور الحديث في الملاحة ،
فلكل الشركات الملاحية الكبيرة الآن وكلاء في الموانئ يقومون برعاية
مصالحها في هذا الخصوص ، ولم يعد للربان عملاً بإبرام مشارطات ولا
تعديل شروط سندات الشحن ، واقتصر دوره على توقيع سندات الشحن أى
إقرار واقعة شحن البضاعة على السفينة . ولهذا يذهب القضاء الانجليزي ،
وليس هناك نص يقيد ، إلى إنكار هذه السلطة على الربان حتى ولو كان
في ميناء أجنبي ، فلا يسمح له بإبرام مشارطة على السفينة إلا إذا كان
من المتعذر عليه الاتصال بالمجهز وتلقى تعليماته .

ويلاحظ أنه حتى في الصور التي تكون للربان فيها سلطة إبرام
المشارطة لا يكون له حق تعديل مشارطة قائمة دون تفويض خاص من
المجهز إلا إذا وجدت ظروف استثنائية تبرر ذلك كمصلحة للمجهز واضحة
وتعذر على الربان الاتصال به في شأنها .

تدخل السمسار في إبرام المشارطة^(١) :

١٣٥ - كثيراً ما يتدخل السمسار في إبرام المشارطة ، وذلك لأن
السمسرة في نطاق الأعمال البحرية لها دور هام بسبب الصفة الدولية لهذه
الأعمال والصعوبات التي تقابل المجهز أو طالب الإيجار في العثور على
السفن ورحلاتها في جميع أنحاء العالم ، ويمكنه بسرعة وسهولة أن يرشد
عميله عن فرص كثيرة وعروض يمكنه أن يختار من بينها ما يلائم
حاجته .

ويغلب أن يكون السمسار مفوضاً كذلك في التوقيع عن عميله^(٢) ،
فيخرج عندئذ من مجرد دوره كسمسار يرشد عميله إلى فرصة معينة ،
ويصبح وكيلاً عنه يوقع العقد باسمه ونياية عنه .

وقد يكون توكيل المستأجر للسمسار في إبرام المشارطة ضمناً ،
مستخلصاً من سكوت المستأجر أمام خطاب من السمسار موجه إليه ينكره
فيه بأنه مفوض منه في التعاقد مع المجهز . وإنما إذا اقتصر السمسار

(١) انظر لوكليز من رقم ٦٩ إلى ٧٢ .

(٢) السين التجارية ٢٩ يناير ١٩٥٧ بحري فرنسي ١٩٥٧ ص ٤٨٧ .

على وظيفته الأصلية بوصفه مجرد سمسار فإنه لا يسأل عن الالتزامات الناشئة عن المشاركة التي تدخل في إبرامها ولو وقع عليها بوصفه شاهداً أو لضمان حقه في السمسرة ، ولهذا حكم أنه لا مسؤولية على السمسار عن الضرر الذي يصيب المستأجر لعدم تنفيذ المشاركة إذا كان السمسار لم يتعهد صراحة اطلاقاً أمام المستأجر بضمان تنفيذ المشاركة ، ولم يتدخل في إبرامها إلا بوصفه سمساراً ، وذلك ما لم يتم الدليل على أنه خلال توسطه ارتكب خطأ في تنفيذ مهمته^(١) . وكمثل لهذا الخطأ الموجب لمسئولية السمسار أن يقوم بإبلاغ سمسار الطرف الآخر أن عمله هو وافق على الصفقة دون أن يكون ذلك صحيحاً ، ويعتبر ذلك منه خطأ موجباً للمسئولية التقصيرية ويعرضه للحكم عليه بالتعويض لصالح المجهاز^(٢) .

ويلاحظ أن السمسار لا يسأل عن تعويض ما إلا إذا كان قد أخطأ وكان خطؤه قد أدى إلى ضرر ، فقد يخطئ ولكن لا يتسبب عن ذلك في أي ضرر ، فلا يكون ثمة محل للشكوى ، من ذلك لو دون بياناً غير صحيح في المشاركة ولكنه بيان لم تكن له أهمية ، ولهذا قضت محكمة السين التجارية أن « من المألوف أن تجرى مفاوضات إبرام المشاركات بالتليفون أو التلغراف ولا يعتبر مخطئاً السمسار الذي يدون في المشاركة اسم مالك للسفينة غير صحيح متى اتضح أنه استقى معلوماته في هذا الصدد من مراسل له أجنبي ومن سجل اللوبدر الذي حصل أن بيعت السفينة إلى شخص آخر بعد طبعه ونشره وذلك ما دام أن تعيين السفينة لم يرد فيه غلط وإن اسم المالك لم يكن له اعتبار لدى الطرفين^(٣) » . ومفهوم طبعاً في هذه القضية أم المؤجر كان غير مالك للسفينة ولهذا لم يكن لشخصية مالكاها اعتبار خاص ، ولهذا فإن الحكم كان يتغير لو أن شخصيته كانت هامة ، مثلاً بسبب جنسيته وجنسية السفينة إذا كانت هذه الجنسية لها اعتبار بسبب وجود حالة حرب أو وجود خشية قيامها .

(١) استئناف باريس ١٩ فبراير ١٩٦٥ بحري فرنسي ١٩٦ ص ٣٩٧ وتعليق في نفس المعنى

للأستاذ جوفاري ، كذلك الهافر ١٢ نوفمبر ١٩٥٧ بحري ١٩٥٨ ص ١١٢ .

(٢) استئناف باريس ١٧ يونيو ١٩٦٤ بحري ١٩٦٥ ص ٥٤٥ .

(٣) السين التجارية ٢٥ يناير ١٩٦٠ بحري ١٩٦٠ ص ٦٨٣ .

وإذا تسبب السمسار بخطئه فى فسخ أو عدم تنفيذ المشاركة قبل البدء فى تنفيذها فقد حكم أن مسئوليته تتحدد بالضرر الذى أصاب المجهز بالفعل دون أن يطالب بالتعويض الجزافى المقرر فى بعض القوانين (المقابل للمادة ١٨٩ مصرى و ١٠٦١ قديم) لعدم تنفيذ المستأجر المشاركة قبل الشحن ، فهذا التعويض استثناء لا يمتد إلى غير الحالة التى وضع لها^(١).

١٣٦ - وإذا تجاوز السمسار دوره الأسمى وقام بوظيفة الوكيل عن المستأجر فنبأ عن شخص بوصف أنه يمثل ولم يكن ذلك صحيحاً فلا يكون للمجهز أن يقاضى هذا الغير ما دام ليس لديه دليل على سلطة السمسار فى إلزام هذا الشخص ، ويقتصر رجوعه على السمسار الذى أخطأ باتخاذ موقف لم يكن له حق فيه وسبب بذلك ضرراً للمجهز ، ويقاس الضرر الذى يتحمل السمسار تعويضه لا بالربح الذى كان المجهز يحققه لو كان إبرام المشاركة صحيحاً بل بالنظر إلى فوات الكسب عن المدة التى اعتقد فيها أنه قد أجر سفينته حتى اكتشف الحقيقة وبالمصاريف التى تكبدها خلالها^(٢).

أجر السمسار :

١٣٧ - للسمسار البحرى أجر عن توسطه فى إبرام المشاركة ، سواء اتفق على ذلك أو لم يتفق ، إذ لا يتصور أن يكون تدخله مجانياً ، وعمله تجارى فى جميع الأحوال ، لأنه محترف ويتوسط فى إبرام أعمال تجارية بين محترفين . وقد يحدد أجره فى العقد بينه وبين عميله ، وقد يحدده العرف ، وقد يتفق عليه ويرد النص به فى المشاركة ذاتها .

وإذا وقع من السمسار خطأ وحكم عليه بتعويضه فإنه مع ذلك يستحق أجره ، لأن الضرر الذى سببه قد جبر بالتعويض المقضى به والذى دفعه السمسار ، فيظل حقه فى الأجر قائماً .

(١) السين التجارىة فى ٢٩ يناير ١٩٥٧ السالف الذكر .

(٢) استئناف باريس ١٧ يونيو ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٥ ض ٥٤٥ . من باريس ١٩ فبراير ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٢٨٩ .

ويعتبر أجر السمسار تعويضاً جزافياً يغطي مجهوده العادي ، فليس له أن يطالب بشيء أكثر منه ما لم يكن متفقاً على خلاف ذلك .

١٣٨ - والشرط لاستحقاق هذا الأجر هو أن يتم إبرام المشاركة بسبب توسط السمسار ، وأن يكون إبرامها صحيحاً ، فلا تبطل لسبب لا يتوقف على سلوك أحد طرفيها ، وهذه هي الأصول العامة في أجر السمسار .

ولكن هل يتوقف حقه على تنفيذ المشاركة ، بحيث إذا لم تنفذ لسبب ما ضاع عليه حقه هذا في أجره ؟ الأصل أن لا تأثير على استحقاق السمسار أجره ، فقد أدى عمله وهو التوصل إلى إبرام المشاركة ولا شأن له بعد ذلك بمصيرها . ومع ذلك فالقضاء البحري ينظر للمسألة نظرة واقعية ويربط بين مصالح جميع نوى الشأن وأقذارهم ، فيبقى على حق السمسار إذا فسخت المشاركة باتفاق طرفيها أو بسبب يرجع إلى عميل السمسار أى المدين بالسمسرة إذ يكون فسخها منسوباً إليهم وليس لهم حرمانه من أجره بفعل من جانبهم . أما إذا كان عدم تنفيذها راجعاً إلى قوة قاهرة فلا يحق للسمسار أن يدعى بحقه ، وذلك على أساس أن السمسرة عادة تدفع من الأجرة المقبوضة من الرحلة التي أبرمت المشاركة للقيام بها فإذا فسخت المشاركة ولم تستحق للمجهز أجرة فلا داعي لتحمله بفع السمسرة^(١) .

١٣٩ - وقد جرى العمل على تنظيم هذا المسألة بشروط خاصة في المشاركات :

ف نقول مشاركة جنكون (وهي مشاركة بالرحلة) يستحق لفلان سمسرة قدرها كذا / من الأجرة المستحقة - وفي حالة عدم تنفيذ المشاركة يدفع المجهز على الأقل السمسرة محسوبة على القيمة المقدرة للأجرة وتعويض الفسخ لعدم الشحن ، للسمسار كتعويض عما بذله من جهد ونفقات (م ١٥) . وفي مشاركة لوتسيا تدفع عمولة قدرها كذا / من الأجرة الكلية وتعويضات التأخير في العمليات عند التوقيع على المشاركة

(١) انظر التعليق تحت نقض فرنسي عرفت أول أغسطس ١٩٢٤ دور ١١ ص ٢٧٨ .

سواء هلكت السفينة أو لا ونفذت المشاركة أولاً إلى ... (م ١٩) ، وكذلك فى نفس المعنى المادة ٢٤ من مشاركة لندن لسفن الصحاريج .

وتقتضى مشاركة بلتايم ، وهى مشاركة زمنية ، أن يدفع المجهز عمولة قدرها كذا إلى فلان عن كل الأجرة المدفوعة طبقاً لهذه المشاطة على أن لا تقل فى أية حالة عن تغطية المصاريف التى تكبدها السمسار والأتعاب المعقولة عن جهده . وإذا لم تدفع الأجرة كلها بسبب فسخ المشاركة من أى من الطرفين كان على الطرف المتخلف أن يعرض السمسار عن الجزء الضائع من عمولته . فإذا كان الفسخ باتفاق الطرفين فإن المجهز يعرض السمسار عما ضاع من عمولته ولكن فى الحالة لا تجاوز العمولة السمسرة المستحقة عن مدة سنة ، (م ٢٤ من مشاركة بلتايم) .

توقيع المشاركة :

١٤٠ - كثيراً ما يوقع السمسار المشاركة بوصفه وكيلًا عن المجهز ، ويحدث كثيراً أيضاً أن يوقعها بوصفه وكيلًا عن الطرفين معاً وذلك لما يتمتع به السمسار البحرى عادة من ثقة ، فإن فعل ذلك كان مفهوماً أنه مجرد وكيل لا يلتزم شخصياً من المشاركة .

ويجرى العمل على أنه متى اتفق على عناصر المشاركة شفويًا أو بالتلفزاف أو التلكس انعقد الاتفاق ملزماً لطرفيه وكان نهائياً ولو لم توقع المشاركة إلا فى وقت لاحق ، وإذا حصل خلاف حول مسألة فيها وجب فضه ودياً أو بطريق التحكيم وإنما لا يجوز فى نظر أهل الصناعة البحرية الامتناع عن توقع المشاركة لهذا السبب ، بل توقع للمشاركة وتحل المسألة الخلافية على إفراد ، وفى جميع الحالات لايجوز طرح (أى رفض) الاتفاق من جانب واحد ، ومن يفعل ذلك من الطرفين فإنه يفقد سمعته فى الأوساط البحرية^(١) .

وإذا وقع السمسار - بوصفه وكيلًا - المشاركة واتضح لمن وقع السمسار نيابة عنه أن بها ما يخالف المتفق عليه فقد جرى العمل على

(١) لا فرضى . النقل البحرى ، ص ٢٧ .

أن ذلك لا يجوز أن يكون سبباً للفسخ أو للإدعاء ببطلان العقد، بل يظل العقد قائماً ويجب احترامه، ويتحمل السمسار نتيجة هذه المخالفة.

ومتى وقعت المشاركة وزعت صور منها على كل المشاركين في تنفيذها، كالربان والوكلاء البحريين في الموانئ التي تقف عندها السفينة في رحلتها، ليعرف كل منهم التزامات الطرفين فيها فلا يتصرف على خلافها ويتسبب بذلك في مساءلة موكله.

شرط "Stem" (٢).

١٤١ - هذا الشرط أصله انجليزي، وليس لهذه الكلمة مرادف في اللغات الأخرى، ونشأته ترجع إلى أنه في نقل الحمولات الكبيرة كمستخرجات المناجم يكون لدى شركة الإنتاج حمولة ضخمة ويريد المشتري نقلها ويضع لذلك برنامجاً بحيث تنقل الشحنة مباشرة من مكان الإنتاج إلى الميناء لتشحن فوراً دون انتظار بالميناء، ويوضع لكل شحنة تاريخ أو وقت في هذا البرنامج، ولهذا لا يكون هناك محل في العقد لتحديد الوقت الذي تكون فيه السفينة مستعدة للشحن، فإذا كان الشاحن أو المستأجر ليس هو المنتج بل شخصاً آخر وأبرم لذلك مشاركة بالرحلة فلا يمكنه أن يحدد مقدماً موعد وصول الشحنة إلى الميناء، وبالتالي الموعد الذي تتقدم فيه السفينة للشحن إلا بعد أن يتفق مع المورد أو المنتج على هذا التاريخ، هذا الاتفاق يسمى "Stem" ويقال عندئذ أن السفينة تأكدت "Stemmed"، وقبل إخطار المستأجر للمؤجر بحصول هذا الاتفاق تعتبر المشاركة غير نهائية.

١٤٢ - مذكرة حجز الفراغ Booking Note (٣) (انظر رقم ١٦٤):

تسمى مذكرة حجز الفراغ بمصطلحات عدة، فهي تسمى Booking Note أو Berthnote أو Note d'engagement de fret أو Arrêté de fret.

(١) انظر رقم ٢٧٢ مكرر.

(٢) لا فرنى ص ٢٧ و ٢٨ - وأصل كلمة Stem هو To set, to fix.

(٣) انظر:

Hervé Tainturier, Note de synthèse, La Booking Note. D.M.F. 1986 p 144,

Carver, Carriage by sea, Vol. I. No. 606 p. 730.

Rodiere et Chao, Le Booking Note D.M.F. 1971 p. 579.

(م ٩ - النقل البحري) ١

وهي قد تكون عقد نقل إذا تضمنت شروطه أو عقد تأجير إذا جتوت
على أحكامه ، ولذا يلزم النظر فيها فى كل حالة على حده .

١٤٣- عقد الايجار بالحمولة :

وهناك صورة لعقد الايجار تسمى فى العمل عقد الحمولة Contrat de volume أو Contrat de tonnage ، ويلزم النظر فى شروطه لمعرفة طبيعته ، وهو غالبا يتم بين شركة تعهد بكل حمولتها إلى شركة بحرية لتنقلها على عدة سفن ، ويعتبره بونتافيس (سنة ١٩٨٦ رقم ١/٢٨٦) وعدا بابرام عقود تأجير للسفن ، فهو إذن عقد ممد ، وقد تكون هذه العقود نقلا ، وقد تكون عقود تأجير ، فهو إذن Contrat-cadre .

الفصل الثانى

عناصر الاتفاق

عناصر الاتفاق

١٤٤- يرد الاتفاق فى المشارطات على مسائل كثيرة ، وإنما فيها جميعاً على اختلاف صورها عناصر أساسية مشتركة هى السفينة والبضاعة أو الحمولة والأجرة . وسنعرض فيما يلى لبعض القواعد المشتركة بين صور المشارطات ، ونترك الأحكام الخاصة بكل منها إلى حين دراسة كل نوع من المشارطات على حدة .

الفرع الأول

السفينة

المبحث الأول

تعيين السفينة

١٤٥- للسفينة فى عقد إيجارها المقام الأول لأنها محل الانتفاع- كما رأينا- لذا كان طبيعياً أن تحدد فى العقد بذاتها أو على الأقل بأوصافها ، ولهذا يقال أن العقد هنا يبرم "Intuitus navis" أى أنه يدور حول السفينة .

فنتقضى المادة ١٥٢ أن إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجر محدد ، وتقول المادة ١٦١ ، إيجار السفينة غير مجهزة ، عقد يلزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيز بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل ، أما المادة ١٦٨ فتنتضى أن إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز وفى التأجير بالمدة على المؤجر أن يضع

السفينة تحت تصرف المستأجر ، م ١٧٣ ، وفى التأجير بالرحلة يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر (م ١٨٠) .

لذلك يلزم أن يتضمن العقد بياناً لها بذاتها أو على الأقل أن يتضمن العناصر التى تمكن من تعيينها فيما بعد ، ويترتب أنه لو كان من المتعذر الوصول إلى تحديد السفينة التى يلتزم المؤجر بتمكين المستأجر من الإنتفاع بها وقع العقد باطلا لعدم تعيين محله . (أنظر المادة ١٥٢) .
ونعرض فيما يلى للعناصر التى ترد عادة فى العقد متعلقة بتحديد السفينة .

اسم السفينة :

١٤٦ - كثيرا ما يتفق فى العقد على سفينة معينة بإسمها ، وعادة يصحبه حروف تكشف عن نوع القوة المحركة لها وهى حروف استقر استعمالها اصطلاحاً ، وأهمها s/s أى "steam ship" و m/s أى motor ship ، وقد يوضع بدلا من حرف S حرف V أى Vessel . وقد لا يذكر إسم السفينة فى القعد وإنما تذكر خصائص وقدرات السفينة التى يقدمها المؤجر مع إضافة عبارة أن إسمها سينكر فيما بعد ، وهو شرط صحيح يعبر عنه بعبارة "Steamer to be named after."^(١) .

السفن البديلة والسفن المثيلة :

١٤٧ - كثيرا ما يخشى المجهز أن يعجز - فى الوقت المحدد - عن تقديم السفينة المسماة فى العقد مع أنه يكون بوسعه فى هذا الوقت أن

(١) حكم القضاء المصرى ان .

• من البيانات التى تتطلبها المادة ٩٠ من القانون التجارى البحرى فى مشاركة إيجار السفينة بيان أسماء الطرفين - وهما الناقل والشاحن - والأجرة والمحل والوقت المتفق على الشحن والتفريغ منهما ونوع البضاعة ومقدارها ، دون ضرورة لتعيين إسم السفينة ، ذلك أن المادة ٩٠ سالفه الذكر قد أجازت عدم تعيين السفينة فى مشاركة تأجيرها واحتفاظ المستأجر بحق تعيينها فيما بعد وقت الشحن فى الحالة التى يكون له فيها عدة سفن متماثلة . كما أن مشاركة التأجير قد تشمل السفينة كلها أو جزءاً منها كما هو صريح دلالة نص المادة ١٠٤ من قانون التجارة البحرى .

استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية السنة الستون عدد ١ ص ٦٩ .

يقدم سفينة مماثلة للمتفق عليها ، فيدرج شرطاً بهذا المعنى فى العقد يقول أنه يلتزم بتقديم السفينة المسماة كذا أو سفينة مماثلة "Sister ship" ، ولاحظ أنه فى النقل بسندات الشحن يذكر أنه "يقدم السفينة كذا أو أية سفينة أخرى" دون أن يشترط كونها مماثلة ، والفرق بين الصيغتين يرجع إلى أن السفينة المسماة لها الإعتبار الأكبر فى مشارطات الإيجار على خلاف الحال فى النقل بسندات الشحن .

وقد يتفق على أن للمجهز أن يقدم السفينة المسماة أو سفينة بديلة محلها "substitute" ، والفرق بين المثل والبديل أن البديل يمكن أن يختلف كثيراً عن الأصل ، ولذا يلزم أن يقبل المستأجر من جديد السفينة البديلة لأنها ليست هى المتفق عليها ولا تتوافر لها خصائصها ، أما السفينة المثيلة فلها جميع خصائص السفينة الأصلية المعينة بالعقد فلا يلزم قبول المستأجر أياها ، إذ لا محل لهذا القبول ما دامت السفينتان متماثلتين ، ومن السهل جداً أن يعرف المستأجر - بمجرد الاطلاع على سجلات اللويدز - ما إذا كانت سفينتان متماثلتين .

والاتفاق على جواز تقديم سفينة بديلة أو مثيلة مقرر لصالح المؤجر ، يفيد منه إذا تعذر عليه تقديم السفينة الأصلية .

جنسية السفينة :

١٤٨ - تشير النصوص القانونية إلى ضرورة بيان إسم مؤجر السفينة أو جنسيتها (م ١٧٢ و ١٨٩) ، ولكن جرى العمل فى تحرير المشارطات على عدم ذكر الجنسية فى ذات المشاركة ، إكتفاء يذكرها فى المراسلات السابقة بين الطرفين ، وهو نكر ملزم لهما كما لو كان قد ورد بالمشاركة ذاتها .

ولبيان جنسية السفينة فى العقد أهمية خاصة تبدو على وجه الخصوص فى حالة الاضطرابات السياسية والتهديد بالحروب ، وتهديد عمال الموانئ بمقاطعة سفن دولة معينة .

ومتى إتفق على جنسية السفينة فليس للمجهز أن يقدم سفينة من جنسية أخرى ، ولا أن يغير جنسية السفينة اثناء العقد إن كان ذلك ممكناً

قانوناً بأن يبيع السفينة إلى شخص من دولة أخرى مثلاً، وإلا أمكن للمستأجر الإدعاء بفسخ المشاركة والتعويض^(١).

(انظر ما سنذكره عند الكلام فى بيع السفينة وأثره على تأجيرها).

درجة السفينة "Cote" :

١٤٩ - قد يذكر فى المشاركة درجة السفينة المقيدة عليها لدى شركة الإشراف، ولهذه الدرجة أهمية خاصة لأنها تكشف عن الكفاءة الملاحية للسفينة، وتؤثر على قسط التأمين عليها وعلى البضاعة التى تنقلها .

ومتى ذكرت الدرجة فى العقد كان المجهز ضامناً صدقها وقت إبرام العقد ووقت تقديم السفينة إلى المستأجر أى وقت بدء تنفيذه . ويكفيه أن يذكر اسم السفينة أمام هذه الدرجة ولو كانت لا تستحقها بالفعل، ولكنه لا يضمن بقاء هذه الدرجة للسفينة، وإنما يمكن الاتفاق على هذا الضمان وهو يحصل عادة فى المشاركات طويلة الأجل وفى مشاركات إيجار السفينة عارية، وعندئذ يتحمل المجهز نفقات ما يلزم للابقاء على هذه الدرجة .

ومتى تضمنت المشاركة شرط إمكان تقديم سفينة بديلة أو مثيلة فإن السفينة التى يقدمها المؤجر يجب أن يكون لها نفس الدرجة التى كانت للأصلية وصادرة من نفس شركة الإشراف أو من شركة لها نفس الكفاءة والتقدير .

بيان حمولة السفينة tonnage . شرط حوالى : About :

١٥٠ - يقصد بحمولة السفينة أمانة، حمولتها الكلية "jaugé" أى قدر ما تحمله دون أن تفرق سواء كان بضاعة أو أدواتها وتموينها، وحمولتها الصافية net أى قدر ما تحمله من بضاعة^(٢).

(١) ويلفورد وآخرين ص ٣٧ فى المشاركات للزمنية . لندن ١٩٨٢
(٢) يرى بعض الشراح أن عدم صحة بيان حمولة السفينة المذكور بالعقد لا يبطله لأن الأصل أن الحمولة تقبل التجزئة ويكون على المجهز أن يقدم سفناً أخرى تنقل الباقى أو يعرض للمستأجر ويتخذ التعويض صورة تخفيض الأجرة إذا كان بوسع المستأجر أن يستأجر دون مشقة سفينة أخرى لتكملة العملية (ريبير ٢ - ١٣٩٦) .

وتذكر فى المشاركة عادة حمولة السفينة ، وكثيرا ما يصحب هذا البيان ما يفيد أنه تقرييى . ولكن إذا لم ينكر هذا التحفظ واتضح أن هذا البيان لا يطابق الحقيقة فالأصل أن يسأل المجهز عن ذلك ، فإذا كانت الحمولة الحقيقية للسفينة اكبر من البيان المذكور ، وجبت التفرقة بين المشاركة الزمنية والمشاركة بالرحلة ، ففي الأول يقع ضوره على المستأجر لأنه هو الذى يتحمل مصاريف الملاحة وهى تكون اكبر ، أما فى المشاركة بالرحلة فهذه المصاريف يتحملها المؤجر ، كما أن الأجرة التى تلزم المستأجر لن تزيد فلا محل لشكواه ، إلا إذا عجزت السفينة بسبب كبر حجمها عن تنفيذ الرحلة المتفق عليها فيتحمل المؤجر عندئذ نتائج ذلك . أما إذا كانت الحمولة الحقيقية للسفينة أقل من الحمولة المتفق عليها فمن الواضح أن يكون للمستأجر حق الشكوى إذا كان من شأن ذلك اساءة تنفيذ العقد وترتب عليه ضرر .

المبحث الثانى

صلاحية السفينة للخدمة المطلوبة

المقصود بصلاحية السفينة :

١٥١ - يجب أن تكون السفينة المقدمة تنفيذا للمشاركة صالحة لاداء الخدمة المطلوبة منها . ويعبر الشراح عن ذلك بقولهم أنها يجب أن تكون صالحة للملاحة بالنظر إلى مضمون العقد .

والتزام المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المتفق عليها وأن يتوافر لها شرط الصلاحية ينشأ من عقد الايجار ذاته ، ويقوم فى جميع صور المشاركات^(١) ، سواء ورد العقد على السفينة غير مجهزة ، أو ورد على سفينة مجهزة ونقل للمستأجر إدارتها (المشاركة الزمنية)

== وواضح ان دعوى بنجونة الحمولة لا يصدق فى كل الحالات ، وهو لا يصدق على أى حال إلا فى المشاركة بالرحلة ، ويجب عدم إطلاق هذا المبدأ ويحسن ترك الحكم فى المسألة لظروف كل حالة ، فقد تنازى مصالح المستأجر كثيراً إذا لم تنقل الحمولة كلها فى سفينة واحدة فى وقت واحد ، فيكون عندئذ ثمة مجال للفسخ أو التعويض أو هما معا

(١) رودبيرر مقال له بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٢٨٧ فى موضوع صلاحية السفينة فى المشاركات

أو بقى للمؤجر هذه الادارة (المشارطة بالرحلة) (انظر المواد ١٦٢ ، ١٧٣ ، ١٨٠) .

وترتيباً على ما تقدم فإن إشتراط هذا الوصف فى السفينة ضمناً بحيث يفترض ولو لم يرد عليه النص صراحة^(١) ، مادام العقد ينشئ على المجهز الالتزام بتمكين المستأجر من تنفيذ عملية نقل بحرى فى ظروف طبيعية عادية ، وهذه بالضرورة تفترض أن تكون السفينة صالحة للغرض الذى أجرت من أجله

فصلاحيه السفينة إذن شرط يجب أن يتوفر فيها ، أو هو التزام على المؤجر فيما يتعلق بالسفينة التى يقدمها للمستأجر ، على ما سنرى . ولكن قبل أن نعرض لأحكام هذا الشرط أو هذا الالتزام وجزائه يجب أن نحدد المقصود بصلاحيه السفينة .

تقول المادة ١٦٢ (فى ايجار السفينة غير مجهزة) : يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه .

وفى الايجار بالمدة تقول المادة ١٧٣ : يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلتزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الايجار كما يلتزم بابقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يترتب عليه لتنفيذها .

وكذلك فى التأجير بالرحلة ، يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بكل ما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الايجار (م ١٨٠) .

كما يلتزم بابقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد .

١٥٢ - وتثور مسألة صلاحية السفينة كذلك فى ميدان آخر غير إستغلالها فى النقل ، ففى التأمين على السفينة لا يغطى المؤمن هلاكها إذا كان ذلك راجعاً إلى عدم صلاحيتها للملاحة ، ولكن عدم الصلاحية هذا معناه اضيق مما هو مفهوم فى النقل ومقصور على الناحية الفنية الملاحية ، ولبيان ذلك نضرب مثلاً سفينة لنقل الفواكه أو اللحوم فهى لا تعتبر صالحة للملاحة فى نظر مشارطة إيجارها إذا كانت أجهزة التبريد أو أجهزة قياس البرودة فيها غير سليمة ، ولكنها بالرغم من ذلك تعد صالحة للملاحة من وجهة نظر التأمين لأن هذا العيب لا يؤثر على سلامتها ولا يتسبب عادة فى هلاكها ، ومن هذا المثال يبدو الفرق فى تحديد معنى الصلاحية بين وجهة النظر الملاحية وبين مانسميه فى خصوص المشارطات وجهة النظر التجارية ، وهذه الأخيرة هى ما تهمنا على وجه التحديد .

ويمكن القول أن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة فى خصوص مشارطات إيجارها هو أن تكون السفينة عند الرحيل سليمة قوية تحتل فى الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها ، وأن تكون مزودة بكل الوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة وبالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد . ومفهوم هذا التعهد الضمنى أن السفينة عندما تبدأ الرحلة تكون صالحة لهذه الرحلة وللبضاعة المشحونة ، وبذلك فإن مستوى الصلاحية يختلف باختلاف كل رحلة .

والمؤجر لا يتعهد فقط بأن يقوم بكل احتياطات ممكن بل بأن السفينة بالفعل in fact صالحة للملاحة . ولا يعفيه قوله إنه لم يعلم بوجود العيب . لكن تعهده ينصرف فقط إلى المخاطر المعتادة التى يتوقع أن تقابلها السفينة فى الرحلة المعينة وهى تحمل الحمولة المتفق عليها . فهو لا يضمن أن السفينة قادرة على مقاومة أى جو سىء مهما كان عنف العاصفة . والمعيار المعتمد فى هذا الخصوص هو : هل مالك السفينة الحريص لو كان يعلم بالعيب قبل إرسال السفينة فى رحلتها يطلب اصلاحه أم لا ؟ فإن كانت الاجابة بنعم كانت السفينة غير صالحة

ومن الهام أن نلاحظ أنه متى تحددت درجة الصلاحية فإنها تصبح التزاماً مطلقاً أى أن السفينة صالحة بالفعل . ولمعرفة المقصود بالصلاحية يجب أن نذكر التزامات المؤجر طبقاً لعقد الايجار ، فلكي يؤدي واجبه يجب أن تكون السفينة : (١) صالحة كأداة نقل ، (٢) ومخزن للبضاعة المخزنة هي بها ، ويطلق أحياناً على الجزء الأخير : Cargoseaworthiness

(١) تعتبر السفينة صالحة كأداة للنقل إذا كان بدنها ورواقعها وآلاتها في حالة جيدة وكانت مزودة بالوقود وأدوات التوازن ballast وكان يقودها بحارة كافون مختصون وكفاء .

(ب) الصلاحية لحمل الشحنة : يقصد بها أولاً : أن السفينة يجب أن تكون قوية بدرجة كافية ومجهزة لتحمل هذا النوع من الحمولة الذي تعاقدت عليها وأن تكون حمولتها مشحونة بحيث يكون من السلامة لها أن تسافر في رحلتها . وثانياً : أن تكون السفينة مجهزة ليس فقط لحمل تلك الشحنة بل كذلك لمنع تلفها أثناء الرحلة . فإذا كانت عند بداية الرحلة أدوات التبريد بها معطلة وكانت تحمل حمولة لحوم ، أو لم تعقم السفينة بعد اندلاع وباء مرض الأقدام والفم لدى الماشية كانت غير صالحة للملاحة المطلوبة .

١٥٣ - ومن استقراء احكام القضاء يمكن أن نورد تطبيقات لمعنى الصلاحية في خصوص الايجار مما يلي :

١ - يجب إن يكون بدن السفينة سليماً ، لأن في هذا الشرط ضمان سلامتها من الهلاك ، ولذا يلزم أن يكون قويا يحتمل الملاحة في البحار التي يجب أو يحتمل أن تسير فيها .

٢ - أن تكون مزودة بوسائل الدفع والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر إلى حجمها وحمولتها .

٣ - أن يكون بها المعدات والأجهزة التي جرى العرف على استعانة السفن بها في نوع الملاحة والسفن ، كالبوصلة والخرائط والمراسي والمضخات وما إلى ذلك^(١) .

٤- يلزم أن يكون الوقوف الذى بالسفينة وقت بداية رحلتها كافيا على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء يكون لها الحق فى الوقوف عنده لتستكمل تموينها ، فان لم يتوافر لها هذا الشرط اعتبر أنها أبحرت وهى غير صالحة للملاحة لأنها تكون مهددة فى الطريق^(١) . ويلاحظ أن هذا الشرط خاص بصورة الايجار بالرحلة إذ تظل للمؤجر إدارة السفينة ، أما فى المشاركة الزمنية فلا شأن له بذلك ويكون تزويد السفينة بالوقود الكافى من عمل المستأجر الذى يتولى إدارة السفينة .

٥- يضاف إلى الشروط السابقة والتي تستهدف تأمين سلامة السفينة والحمولة شروط أخرى تلزم للمحافظة على البضاعة التى تنقلها السفينة ولحسن أداء الخدمة التى وعد بها المؤجر فى المشاركة . فيجب أن تكون السفينة مهيأة لذلك من حيث مناسبة عنابرها وسطحها ومخازنها وأجهزتها ، فإن لم يتوفر لها ذلك فهى صالحة للملاحة بمعنى أنها تتم رحلتها بسلام ولكنها تعد غير صالحة فى نظر العقد لتخلفها عن أداء الخدمة المطلوبة . وقد حكم بذلك بالنسبة لسوء أجهزة التبريد^(٢) .

نسبية فكرة صلاحية السفينة :

١٥٤- وفى تقدير هذه الشروط لابد من النظر - كما هو واضح - إلى كل مشاركة على حدة وتحديد الخدمة المطلوبة من السفينة ووضع الشروط اللازمة فيها على ضوء هذه الخدمة وهذا هو ما يعبر عنه بعض الشراح بقولهم أن الصلاحية تقدر بنظرة شخصية لا موضوعية^(٣) . أو أن الصلاحية نسبية^(٤) ، والمعنى واحد وهو أنه لما كانت ظروف السفينة والملاحة وظروف النقل وطبيعة ومدى الخدمة المطلوبة مختلفا كان القدر من تحديد قدر الصلاحية والواجب فى السفينة^(٥) . مختلفا كذلك (انظر م ١٦٢ ، ١٧٣ ، ١٨٠) .

(١) ريبير ٢ - ١٣٩٨ - شوفو ٦٦٩ : (اوان فى مقاله السابق دور ٧ من ١ .

(٢) س رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى فرنسى ١٩٥٧ من ٩٤ . بروكل ٢٦ يونيو ١٩٥٩ كمان فى بحرى فرنس ١٩٥٩ من ٧٦١ تطبيق لوكاير . شالارون رقم ٢٢٢ .

(٣) اوان ، المقال السابق من ٣ .

(٤) تشورلى وجايلز من ١٢٤

(٥) رانجون ٣ رقم ٨٠٩ من ٥٧١

وفى جميع الأحوال يقوم هذا الالتزام على المؤجر شخصياً بمعنى أنه لا يجوز له أن يعهد به إلى تابعيه فإن فعل ظل هو المسؤول شخصياً عن تنفيذه .

الاثبات :

١٥٥ - متى نوزع فى كون السفينة صالحة للسفر - بأى مناسبة كانت هذه المنازعة - ثارت مسألة أثبات عدم صلاحيتها أو قيام هذه الصلاحية ، ويؤثر هذا النزاع خاصة عندما يطلب المستأجر تعويضاً عن ضرر أصاب البضاعة ويدعى نسبته إلى عدم صلاحية السفينة ، أو عندما تتعطل خدمة السفينة ويدعى أن هذا التعطل راجع إلى سوء حالتها فيطلب اعفاءه من دفع الاجرة عن مدة التعطل ، أو عندما يطلب الفسخ لهذا السبب . متى ثار هذا النزاع توقف حله على الفصل فى مسألتين : من عليه عبء الاثبات وماذا يثبت ، وما هو الدليل الذى يقبل منه .

يقول الإنجليز فى ذلك أن المؤجر فى مركز ممتاز لكونه أعلم بكيفية وسبب حدوث الضرر ، وإن كان الاثبات على المستأجر إلا أنه يكفيه أن يقدم قرينة قوية على نسبة الضرر إلى عدم صلاحية السفينة فيكون على المالك التذليل على صلاحيتها فعلا أو على أن الضرر يرجع إلى سبب مستثنى أى مما يعفى منه .

وإذا تضمنت المشاركة شرطاً يعفيه من نتائج عدم الصلاحية فهو لا يكفى للاعفاء من الأضرار مجهولة السبب إذ تظل هذه على المؤجر ما لم يكن الشرط قوياً وصريحاً^(١) .

الدليل - سلامة السفينة وسلامة الشحنة :

١٥٦ - كيف يقيم المجهز المؤجر الدليل على أنه قام بهذه الالتزامات أى على أنه بذل العناية الواجبة التى يفرضها عليه القانون أو طبيعة العقد لجعل السفينة صالحة للسفر عند تقديمها للمستأجر أو على أن السفينة صالحة فعلا ؟

(١) تشوك سى ١٣٤ .

قبل الاجابة عن هذا^(١) السؤال نلاحظ أن الموضوع خاص بسلامة السفينة وليس بسلامة الشحنة، وأن الحالة كانت خاصة بمعاهدة بروكسل، ولهذا حكمت محكمة النقض المصرية: «متى كان الحكم المطعون فيه قد اكتفى فى التلليل على صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة بما استخلصه من الشهادة المقدمة من الشركة الناقلة والدالة على سلامة تستيف شحنة السفينة قبل مغادرتها ميناء القيام- من أن الناقل قد بذل الهمة الكافية لسلامة الشحنة فإن هذا الذى استخلصه الحكم ليس من شأنه أن يؤدى إلى مارتبه عليه من اعتبار السفينة صالحة للسفر عند بدء الرحلة ومن اعفاء الناقل تبعاً لذلك من إثباته ما ألزمه القانون إثباته للخلاص من المسؤولية، ذلك أن ثبوت أن الناقل قد بذل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بحال على أنه بذل الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر لاختلاف الأمرين، وعدم ترتب أحدهما على الآخر ومن ثم يكون الحكم معيباً بفساد الاستدلال^(٢).

١٥٧- أما فى خصوص إثبات توافر الصلاحية للملاحة فيجربى العمل على أن يقدم المؤجر شهادة تثبت صلاحية السفينة وأوصافها، والفرض طبعاً أن هذه الشهادة صدرت قبل بدء الرحلة وهى تظل سارية للمدة المحددة فيها ولم يقع حابط من شأنه أن يغير فى حالة السفينة. ومتى قدم المؤجر هذه الشهادة فمعناه أنه بذل ما عليه، وأنه إذا كان هناك فى السفينة عيب رغم وجود هذه الشهادة أى رغم قيام شركة الاشراف بالكشف على السفينة فإن معنى ذلك أن العيب خفى، لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادى^(٣).

ولكن شهادة شركة الاشراف أو أى شهادة من جهة الادارة تقيم مجرد قرينة بسيطة لصالح المؤجر على خفاء العيب^(٤)، فيكون للمستأجر أن

(١) وقد حكمت محكمة النقض المصرية فى ٣٠ يناير ١٩٦٤ (مجموعة احكام النقض السنة ١٥ عدد ١ ص ١٥٤) بأن الناقل- فى ظل معاهدة بروكسل- لا يستطيع الخلاص من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذى لحق للبضاعة بإثبات أنه قام ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل البدء فى الرحلة.

(٢) نقض مصرى ٣٠ يناير ١٩٦٤ مجموعة النقض السنة ١٥ ص ١٥٤.

(٣) فى القضاء الفرنسى انظر عرائض ٤ يوليو ١٩٢٣ ملحق دور ١ ص ٢٠.

(٤) قرار تحكيم ٢٧ فبراير ١٩٦١ بحرى ٦١ ص ٧٤٩. وهذا القرار صادر فى ظل معاهدة بروكسل وهى تعفى الناقل من مسؤولية العيب الخفى بخلاف

يثبت بكافة الطرق أن الكشف الذي أجرته شركة الاشراف أو الجهة الادارية لم يكن جديدا ، أو لم يكن كاملا ، أولا يغطى السبب الذى ينسب إليه الضرر ، كما يكون له أن يثبت أنه رغم صحة الشهادة وجديتها فقد مضى وقت طويل على اصدارها تغيرت خلاله حالة السفينة لحادث وقع لها مثلا أو أن الاصلاحات التى اجريت للسفينة بعد صدور الشهادة لم تكن جديده إذا اضطرت السفينة إلى اصلاح ذات العيوب مرة أخرى ، وهكذا يظل الباب مفتوحا لطرق الاثبات من الجانبين^(١) .

١٥٨ - كما ويلاحظ أن خبراء شركة الاشراف يعتبرون فى خصوص عملهم هذا - أى الكشف على السفينة - تابعين للمجهز لأنه هو المكلف بفحص السفينة ، ولذا فإن عليه - لكى يبرأ من المسؤولية مستفيدا من خفاء العيب - أن يبرر لماذا لم ينكشف هذا العيب لخبراء شركة الاشراف وهم تابعوه .

١٥٩ - وكثيراً ما يتفق بين الطرفين على أن من حق المستأجر أو من واجبه أن يكشف - بمعرفة خبرائه - على السفينة قبل بدء الرحلة أو قبل استلامها ليتحقق من توافرها على شروط الصلاحية المطلوبة .

ذهب رأى إلى أنه متى قبل المستأجر - وهو عادة محترف - السفينة بحالتها وجب احترام هذا القبول والا كان وضع هذا الشرط فى العقد عبثاً . وقد طبقت هذا الرأى محكمة استئناف باريس فى قضية كانت فيها السفينة المؤجرة قد نقلت فى آخر رحلة لها قبل إبرام المشاركة بترولاً وكانت الحمولة الجديدة - طبقاً للمشاركة - كحولا نقيا ، واتفق فى المشاركة على أن يقوم المجهز بتنظيف الصهاريج واعدادها لاستقبال الكحول وأن للمستأجر أن يكشف عليها بعد ذلك ويقبلها أولا ، ثم فحصها المستأجر وقبلها ، تلفت حمولة الكحول بسبب عدم إتمام عملية التنظيف . حكمت محكمة استئناف باريس فى ٩ يونيه ١٩٦٥^(٢) . بأن هذا الضرر يتحملة المستأجر لا المؤجر وليس للأول الادعاء بأن السفينة لم تكن صالحة .

(١) دانجون ٢ - ٨٠٩ .

(٢) س باريس ٩ يونيه ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٦ ص ٢١٢

جزاء عدم صلاحية السفينة للملاحة :

١٦٠ - تقضى المادة ١٦٢ فى إيجار السفينة غير مجهزة أن (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللإستعمال المتفق عليه . (٢) ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو عن الإستعمال العادى لها فى الغرض المتفق عليه ، وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة معطلة . وفى التأجير بالمدة ، تنص المادة ١٧٢ على أن يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلتزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار . كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد . وطبقا للمادة ١٧٥ يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة ، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للإستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للإستعمال . وفى التأجير بالرحلة تقضى المادة ١٨٠ بأن يلتزم المؤجر بإبقاء السفينة على هذه الحالة (صلاحيتها للملاحة) طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها . وهناك جزاءات أخرى كالتعويض على الطرف المخطئ بقدر الضرر .

تاريخ تسليم السفينة : شرط الإلغاء Cancellation Clause :

١٦١ - قد يرد بالمشاركة شرط تقديم السفينة قبل تاريخ معين ، وقد لا يكون عدم الصلاحية أو مخالفة الوصف مما يخول المستأجر حق اعتبار المشاركة منتهية ورغم ذلك إذا كان متعذرا إصلاح العيب قبل التاريخ الوارد بشرط الإلغاء فقد يكون للمستأجر اعتبار المشاركة منتهية تنفيذا لشرط الإلغاء .

وكذلك طبقاً لشرطى ١ و ٢٢ من مشاركة بلتيم يكون للمستأجر هذا الحق إذا لم تسلم السفينة قبل هذا التاريخ المحدد ، «معدة من جميع النواحي لخدمة الحمولة المعتادة» ، وهذا يعنى أن تكون السفينة عند تسليمها صالحة للملاحة بالمعنى الواسع وقادرة على تنفيذ الخدمة المتفق عليها فى المشاركة . بما من تلك الشهادات اللازمة لإبحارها ، كالشهادة الصحية الصادرة من سلطات الميناء .

ويلاحظ أن التمسك بشرط الإلغاء لا يفترض حصول خطأ من جانب المؤجر ، بل يمكن الإلغاء من جانب المستأجر ولو لم يقع من المؤجر خطأ ما دام لم يقع من المستأجر نفسه خطأ وما دام لم ينزل عن الشرط .

الانتفاقات الخاصة بصلاحية السفينة :

١٦٢ - يلتزم المؤجر التزاماً مطلقاً لجعل السفينة صالحة للسفر ، أى أن التزامه بذلك بضمان نتيجة معينة ، ومفهوم ذلك أن ينتظر منه ما يبنيه مجهز حريص فى نفس الظروف وبالنظر إلى أحكام المشاركة وظروف السفينة والرحلة والحمولة .

ولكن اتفاق الطرفين يمكن أن يشدد فى هذه العناية المطلوبة باشتراط وصول السفينة إلى درجة محددة من الأعداد ، وأن يجعل من التزام المؤجر التزاماً بتحقيق نتيجة معينة لا يعفى من الوصول إليها إلا متى قدم الدليل على قوة قاهرة منعه من وفاء التزامه .

١٦٣ - لكن هل يمكن أن يشترط المؤجر عدم التزامه بتقديم سفينة صالحة للسفر ؟ تتوقف الإجابة عن هذا السؤال على معرفة ما إذا كان الالتزام الذى يتخلص المؤجر منه هو من جوهر عقد إيجار السفينة ، فإن كان كذلك كان من الصعب القول بجواز استبعاده من العقد دون أن يفقد هذا العقد وصفه ، ففى إيجار السفينة الالتزام الأساسى على المؤجر هو أن يقدم للمستأجر سفينة صالحة للملاحة فإن لم يتعهد بذلك فى العقد لم تكن أمام عقد إيجار للسفينة بل أمام عقد آخر (م ١٦٢ و ١٧٣ و ١٨٠) .

الفصل الثالث

إثبات العقد وتفسيره ونفاذه

الفرع الأول - إثبات العقد

ضرورة المحرر :

١٦٤ - يتطلب معظم التشريعات دليلاً مكتوباً لإثبات عقود استئجار السفن^(١).

ولم يعرض القانون البحري لبيانات العقد في خصوص الإيجار إلا بالنسبة للتأجير بالرحلة والتأجير بالمدة. فنقول المادة ١٧٢ ، يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة ، اسم المؤجر والمستأجر وعنوان كل منها ، اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها ، نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها ، ومكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لأجرائها ، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها ، وبيان الرحلات المتفق على القيام بها .

وطبقاً للمادة ١٨٩ من القانون ، يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة : اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما ، واسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها ، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها ، ومدة الإيجار انظر في مذكرة حجز الفراغ (رقم ١٤٢ ما تقدم) .

١٦٥ - هذا ، ويستثنى من اشتراط الكتابة لإثبات عقد تأجير السفينة التأجير الوارد على السفن التي لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً . (م ١٥٣ / ٢) ، ويرجع في تحديد هذه الحمولة الى شهادة الحمولة الرسمية .

(١) حكم انه ليس هناك ما يمنع في تحرير العقود - ومن ضمنها عقد تأجير السفينة - من كتابتها على ورق من أوراق أحد المتعاقدين سواء كان تحريرها في مصر أو في الخارج . ولأنهم مسألة جدة الورق أو عدم وجود أثر لطلبي العقد . أو التوقيع عليه بحبر جاف . كما ان إثبات تاريخ العقد المذكور ولتصديق على الامضاءات التي به امران لم يوجبهما القانون . استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١
المجموعة الرسمية لسنة الستون عدد ١ ص ٦٩ .

١٦٦ - ويلاحظ أن البيانات المذكورة في هذه النصوص ليست إلزامية كلها ، بل أن المشرع نفسه افترض أن بعض هذه البيانات قد لايدون بالمحرر ، من ذلك المدة المقررة لعمليات الشحن والتفريغ ، فواجه هذا الاحتمال بأن أحال القانون الجديد فيها إلى العرف .

كما أن الغالب أن يضاف إلى هذه البيانات بنود أخرى كثيرة : منها الاقرار بصلاحيحة السفينة ، والميناء الذي توضع فيه تحت تصرف

== أنظر كتابي في القانون البحري الجزء الأول ، طبعة ١٩٥٨ رقم ٢٢٦ .

وقد عرضت محكمة النقض المصرية لهذه المسألة ، فقالت : « عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية فلا يبطّل إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التي لايجوز إثباتها الا بالكتابة وإذ تنص المادة ٩٠ من القانون البحري على أن مشارطة إيجار السفينة - وتسمى سند الإيجار - يلزم أن تكون محررة بالكتابة فإن قصد الشارع من اشتراط الكتابة في هذا النص هو بيان الدليل الذي يقبل في إثبات مشارطة إيجار السفينة حتى تكون كغيرها من عقود النقل البحري التي تخضع لشروط الإثبات بالكتابة استثناء من قاعدة « جواز الإثبات بالبينة في المسائل التجارية » ،

« ومؤدى نص المادة ١/٢٩٦ و ٢ من القانون المدني أن الرسائل والبرقيات لها قيمة الورقة العرفية في الإثبات متى كانت هذه الرسائل واصل تلك البرقيات موقعا عليها من مرسلها . وقد قصد المشرع بهذا النص - على ما أفصح عنه في المذكرة الإيضاحية أن يستجيب حاجة التعامل بالرسائل والبرقيات ويوجه خاص في المسائل التجارية فأندرجها بين طرق الإثبات بالكتابة وجعل لها حجية الورقة العرفية للتسوية بينها في الحكم » .

« ولا يلزم لاتخاذ العقد إثبات الإيجاب والقبول في محرر واحد . فإذا كان الحكم قد اعتمد في إثبات مشارطة إيجار السفينة على تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين وما استخلصه من أن الإيجاب قد صادفه قبول فإن الحكم لا يكون مخالف للقانون إذ قضى بثبوت مشارطة الإيجار » (نقض مبنى ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض لسنة ١٧ ص ٧١) .

« . . . وحيث هذا التمسك سديد ، نك أنه لما كان عقد رضائيا ينعقد بتلاقى ارأيتي الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل اليه في ميناء الوصول ولا تعدو الكتابة التي أوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحري أن تكون شرطا لأثباته وليست شرطا لاتعاقده أو صحتها كما لا يلزم لاتخاذ العقد إثبات الإيجاب والقبول في محرر واحد إنما تكفي المكاتبات والافقرارات الصادرة من الطرفين وإذا كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتها إلى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند الشحن ، فإن نك يكفي لثبوت قيام عقد النقل البحري بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحري والتي يتعين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها . لما كان نك وكان الحكم المطعون فيه بعد أن انتهى إلى قيام عقد نقل بحري بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استلزم للفصل في الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة في المحرر الذي أعده الطرفان فإن يكون قد أخطأ تطبيق القانون وقد حجه هذا الخطأ عن تطبيق احكام قانون التجارة البحري على رافع الدعوى وما قدم فيها من مستندات » .

طعن ٧٢٩ لسنة ق في ٢٨ نوفمبر ١٩٨٢ .

وقد سبق للقضاء المختلط أن حكم أن إيجار السفينة عقد رضائي وإنما لا يثبت الا بالكتابة أو بالاقرار أو اليمين سواء كان للسفينة بأكملها أو ودا على جزء منها » .

استئناف مختلط ١٠ نوفمبر ١٩٢٠ بلتان ٢١ ص ١٠

المستأجر والميناء الذى ترد فيه إلى المؤجر عند انتهاء مدة الانتفاع بها ، والأعباء التى يتحملها كل من طرفى العقد ، والمحاكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن العقد أو شرط التحكيم ، والقانون الذى يحكم العقد . وفى خصوص المشارطات بالرحلة تدرج شروط أخرى إضافية خاصة بإجراءات الشحن والتفريغ وتعيين وكلاء السفينة وخط سيرها ومسئولية كل من طرفى العقد عن نتائج استغلال السفينة أمام الغير وفيما بينهما^(١) .

وقد درج العمل على إفراغ شروط العقد فى محرر ، لأنها كثيرة ومعقدة ويستغرق تنفيذها زمنا ، وكثيراً ما يبرم العقد قبل تنفيذه بمدة طويلة قد تصل إلى عدة شهور ، فلا يتصور الاعتماد فى إثباته وبيان شروطه على ذاكرة الشهود ، بل أن هؤلاء الشهود لو وجدوا لن تجتمع آراؤهم على معنى واحد بحيث أنه - عند النزاع - يجد القاضى أو المحكم نفسه أمام وضع يلتزم فيه بالقول بوجود عيب فى رضا الطرفين أو أحدهما بسبب الغلط أو التدليس منع انعقاد العقد صحيحاً (لوكلير رقم ٦١) .

شكل المحرر :

١٦٧ - ليس فى القانون شكل محدد تحرر عقود الإيجار على نمطه^(٢) ، وقد حكمت محكمة النقض المصرية أن المشاركة الواردة على السفينة تثبت بالرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين . وأنه لا يلزم كتابة العقد فى محرر واحد^(٣) . ونجد فى العمل صورتين للمشارطات ، الأولى مشارطات نموذجية عامة ، وهى محررات بها الشروط الدارجة

(١) يقول الأستاذ لوكلير (رقم ٦٤) أن ذكر هذه البيانات لازم لصحة العقد . وهو قول غريب

(٢) حكم أنه ليس هناك ما يمنع فى تحرير العقود - ومن ضمنها عقد تأجير السفينة - كتابتها على ورق من أوراق أحد المتعاقدين سواء كان تحريرها فى مصر أو فى الخارج . ولاتهم مسألة جده الورق أو عدم وجود أثر لى العقد ، أو لتوقيع عليه بحبر جاف ، كما أن إثبات تاريخ العقد المنكور والتصديق على الإضاافات التى به أمران لم يوجبهما لقانون : استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية لسنة الستون عدد ١٠ ص ٦٩ ، سبق ذكره .

(٣) نقض ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض ص ١٧ ص ٧١ .

مطبوعة ومتروكاً بعض بياناتها على بياض ليملأها أصحاب الشأن بما يناسب ظروفهم . وقد قام بوضع هذه المشاركات نقابات أو جماعات مهنية من المشتغلين بالنقل البحري ، ونجد في العمل حوالى أربعين نموذجاً .

والصورة الثانية هي المشاركات الخاصة ، أى التى تتضمن بيانات خاصة بسفن ذات تخصص معين أو لاستخدامها فى عمليات معينة ، وهى تحرر فى كل حالة بما يناسب العملية التى توضع من أجلها ، ويتدخل فى تحريرها غالباً سمسار ، ومثال هذا النوع مشاركات إيجار السفن الخاصة بنقل الفحم أو الأخشاب أو البترول .

واشهر النماذج العامة أى نماذج مشاركات إيجار سفن شحن البضائع العامة general Cargo هو نموذج Luteitia لوتيسيا المحرر سنة ١٩٢٩ وهو نموذج فرنسى ، ونموذج gencon جنكون المحرر سنة ١٩٢٢ وهو انجليزى . وهذان النموذجان هما للمشاركة بالرحلة وهما أشهر النماذج فى هذه الصورة من صور الإيجار .

أما المشاركات الزمنية فأشهرها نموذج وضعه مؤتمر المجهزين المسمى مؤتمر البلطيق فى سنة ١٩٢٠ وآخر سنة ١٩٢٩ وله نموذج آخر سنة ١٩١٢ وكلها تسمى باسم المؤتمر الذى وضعها أى Baltim أو بلتيم أو بلتايم وأكثرها انتشاراً هو النموذج الموضوع سنة ١٩٢٩ . أما أستنجار السفن ذات الصهاريج فأشهر نموذج له هو London tanker Voyage وهو انجليزى ، وخاص بمشارطة بالرحلة .

ويلاحظ - كما ذكرنا - على كل حالة أن العمل يجرى دائماً على ادراج الاتفاقات الخاصة بتأجير السفن فى محررات مكتوبة ، وإن لم يجر على افراغ هذه المحررات فى شكل خاص .

وقد لا تحرر عقد ويكتفى بتحرير مذكرة حجز فراغ Booking Note وهى تستخدم فى الإثبات من توافرت فيها البيانات الأساسية لإثبات العقد . (انظر ما تقدم فى صور العقد) .

الفرع الثانى تفسير المشاركة

١٦٨ - تخضع المشاركات فى تفسيرها للقواعد العامة فى تفسير العقود ، والملاحظ عملاً أن كثيراً من الفاضلها وشروطها يثير خلافات ومنازعات حادة فى بيان المعنى الذى قصده منها أطرافها وذلك بسبب ما جرى عليه العمل فى كيفية تحريرها ، كما تقدم .

وكثيراً ما يستعان فى معرفة قصد الطرفين بالمراسلات والاتصالات الأخرى بينهما التى سبقت إبرام العقد^(١) .

ويتبع فى تفسير عبارات المشاركة - كما قدمنا - ذات القواعد الواجبة فى تفسير العقود الأخرى التجارية ، من ذلك مثلاً أنه إذا لم يرد بيان خاص بمسألة معينة فى المشاركة أمكن سؤال العادة المحلية ، ولهذا يفهم اغفال تنظيم عمليات الشحن والتفريغ بأنه إحالة إلى عادات الميناء ، والمقصود الميناء المفروض أن تجرى فيه العمليات وليس الميناء الذى أبرم فيه العقد .

وإذا كان العقد يخضع لقانون معين وجب تفسيره فى ضوء أحكام هذا القانون فى مجموعها ، ولهذا حكم أنه : «إذا كان العقد يخضع للقانون الأنجليزى فإن الحقوق والالتزامات الناشئة منه يجب أن يحكمها قواعد هذا القانون فى مجموعها ، فلا يجوز التمسك بعادات ميناء المانى لاستبعاد بعض أحكامه»^(٢) .

وإذا كانت المشاركة محررة بلغة غير لغة طرفيها ، وهو الوضع الغالب عندما لا يكون الطرفان من جنسية واحدة إذ تحرر المشاركة باللغة الأنجليزية ، وجب أن يعطى لمصطلحات المشاركة المعنى المقرر لها فى هذه اللغة طبقاً للعرف والفقه فيها ، ما لم تظهر إرادة للطرفين فى مخالفة

(١) انظر لوكليز رقم ٦٢ فى دور المراسلات فى هذا الخصوص .

(٢) حكم محكمة الامبراطورية الألمانية فى ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ نور ٢٠ ص ٨٢ وتعليق ص ٨٦

لهذا المسلك^(١)، ولا يعتبر ذلك حلاً لتنازع بين القوانين، بل هو - كما يقول الأستاذ ريبير - مجرد وسيلة لتفسير إرادة الطرفين^(٢)

١٦٩ - ومتى تضمن العقد شروطاً مضافة أو تصحيحاً لشروط مطبوعة - وهو أمر كثير الحدوث - وتعارضت مع الشروط المطبوعة فقد حكم بتغليب هذه الشروط المضافة بوصفها الاتفاق الذي استقرت عليه الإرادة الأخيرة للطرفين وهذا الحكم منطقي^(٣)، ولكن إذا كان الشرط المضاف متعارضاً أو منشئاً لمركز يتعارض مع مجموع التزامات الطرفين الناشئة من العقد فعندئذ لا يقوى هذا الشرط الجديد على إهدار العقد أو على جعله أداة لظلم أحدهما بهدم التوازن الذي أقامه العقد بينهما، ويجب في هذه الحالة البحث في قصد الطرفين عن الوضع الذي أراداه^(٤).

الفرع الثالث - نفاذ العقد

١٧٠ - وأما عن نفاذ العقد فهذه مسألة لها أهمية خاصة بالنسبة للسفن، لأن السفينة تبحر في بلاد مختلفة وترسو في موانئ أجنبية. ويتعامل ربانها مع أشخاص كثيرين ومن جنسيات مختلفة، وقد يبدو أن يتعامل لحساب المالك أو المستأجر، لهذا حرص القانون على التعرض لمسألة نفاذ الإيجار في حق الغير في حالتين: الأولى، ونصت عليها المادة ١٥٤، فقالت: «لا يترتب على بيع السفينة إنتهاء عقد إيجارها»، بل يستمر الإيجار حتى نهايته، والمقصود بنهايته النهاية المتوقعة له بحسب العقد. خاصة وأنه لا يفترض تجديد العقد (م ١٦٠)، فلأن كان مشروطاً أنه يتجدد تلقائياً وتجدد، فلأن الإجارة تستمر حتى نهاية الإيجار.

ومعنى هذا النص أن على مشتري السفينة أن يحترم الإيجار القائم بكافة شروطه، ولكن هذا النفاذ والاحترام يعتبر بما ورد في المادة ١٥٥ التالية:

(١) انظر تعليق في دور ٢٠ ص ٨٩ السابق

(٢) ريبير ٢ - ١٤٤٩

(٣) روان التجارية ١٨ ديسمبر ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٢٨٥

(٤) لوكليز رقم ٦٧.

تقول المادة ١٥٥ «فيما عدا السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا ، لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفينة » .

ومعنى ذلك أننا يجب أن نفرق بين السفن ذات الحمولة التي لا تزيد على عشرين طنا ، فهذه يحتج بعقد إيجارها على المشتري أيا كانت مدته ، وبغير شرط ، أما السفن التي تجاوز حمولتها عشرين طنا وكانت مؤجرة لمدة تزيد على سنة ، فهذه لا يحتج بإيجارها إلا إذا كان هذا الإيجار مقيدا فى سجل السفن ، لأن القانون يعتد فى هذه المسألة بسجل السفن كوسيلة لشهر الإيجار ، فإذا كان مقيدا افترض علم الكافة به وليس للمشتري أن يشكو ، ويلتزم بالابقاء عليه . أما أن كان غير مقيد فى سجل السفن لم يسر عليه وله أن يتجاهله ، وهذا الحل . يتعارض مع المادة ١٥٤ التي وضعت القاعدة العامة وهي أنه لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها ، ولكن يمكن اعتبار النصين متكاملين ، رغم إطلاق عبارة النص الأول ، فنقول أن المادة ١٥٥ تفسر وتفصل ما أجملته المادة ١٥٤ .

ولكن إذا كان الإيجار فى خصوص المادة ١٥٥ يزيد على مدة السنة ، فهل على المشتري احترام مدة السنة وتجاهل المدة الزائدة ؟؟

الفصل الرابع

حقوق المستأجر

١٧١ - وللمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الايجار على غير ذلك (م ١٥٦) ، وله تأجيرها من الباطن إلا إذا نص على غير ذلك (م ١٥٦) .

ولا يفترض تجديد عقد الايجار بعد إنتهاء المدة المحددة له (م ١٦٠) ، بل يلزم لذلك نص صريح فى العقد أو إتفاق صريح .

ويظل المستأجر الأسمى - فى حالة التأجير من الباطن - مسئولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة من عقد الايجار ، ولا تنشأ عن الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأسمى ، وذلك دون إخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية (م ٣/١٥٧) .

الفصل الخامس

التزام المستأجر بدفع الأجرة الفرع الأول- عموميات

تعريفها وملحقاتها :

١٧٢ - يطلق لفظ الأجرة freight, fret على الثمن المقابل لعملية النقل البحرى للبضاعة أو استئجار السفينة أيا كانت صورة العقد . وكان يطلق عليها فى موانئ البحر المتوسط "Nolis" وفى مصر لا يزال لفظ التولون دارجا عملا ، وفى بعض التشريعات كذلك .

ويلتزم المستأجر بدفع مبالغ أخرى غير الأجرة بمعناها المتقدم ، وتلحق هذه المبالغ بالأجرة فى الحكم وإن لم يتوافر لها تعريف الأجرة . من ذلك فى المشاركة بالرحلة التعويض الذى يلزم المستأجر بسبب تأخر عمليات الشحن والتفريغ ، فقد استقر القضاء فى فرنسا وفى مصر على إخضاعه لأحكام الأجرة بوصفه ملحقا بها ، وقد أقر القانون المصرى هذا النظر فى المادة ١٧٦/٢ ، على خلاف مايراه الانجليز .

ولكن هناك مبالغ أخرى ليس لها هذا الوصف ، من ذلك المصاريف التى يبذلها الربان أثناء الرحلة للمحافظة على البضاعة إذ يلتزم بها المستأجر دون أن يكون لها وصف الأجرة لأنها لاتقابل عملية النقل ، وكذلك شأن ما يدفعه الربان لحساب المستأجر كقسط التأمين على البضاعة أو الرسوم الجمركية .

وتبدو أهمية هذه التفرقة على وجه الخصوص من ناحية الضمانات المقررة لحماية الحق فى كل منها ، ونظام دعوى المطالبة بها ، وتقدم هذه الدعوى ، على ما سنرى .

الفرع الثاني

ضمانات الوفاء بالأجرة

١٧٣ - نعرض هنا لضمانات الوفاء بدين الأجرة دون الأحكام الأخرى المتعلقة بوفائها، لأن هذه الضمانات مشتركة بين صور المشاركات جميعاً فأحكامها إنن عامة .

١٧٤ - ضمانات وفاء الأجرة : وضع المشرع فى الأحكام العامة بتأجير السفينة ضمانين لوفاء الأجرة، هما حق المؤجر فى حبس البضاعة حتى يستوفى أجرته أو ضمانا لها، وحقه فى الامتياز على ثمنها :

فتقول المادة ١٥٨ من القانون : ١ - لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدم له كفالة يقررها قاضى الأمور الوقتية .

٢ - يأمر القاضى - فى حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه .

وتضيف المادة ١٥٩ : « للمؤجر امتياز على البضائع المشار إليها فى المادة ١٥٨ ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها » .

حق حبس البضاعة :

(١) الحق فى الحبس مقصور على البضاعة المملوكة للمستأجر ، وهو مقرر لوكلائه فى السفينة أو فى أى مكان ، وعملا عندما تفرغ البضاعة تودع مخازن الناقل أى المؤجر فى الميناء وهناك يتمتع وكيل شركة الملاحة عن تسليمها ما لم يستوف الحقوق المطلوبة عليها .

(٢) من المقرر أن البضاعة تحبس فى ميناء الوصول ، ولكن لا معنى لقصر الحبس على ميناء الوصول دون غيره من الموانئ ، فإذا تقرر بين الطرفين بعد بدء الرحلة أن البضاعة تسلم فى ميناء متوسط كان للمؤجر حبسها فى هذا الميناء حتى يستوفى حقوقه .

(٣) هذا الحق في الحبس مقرر لاستيفاء الأجرة والحقوق الملحق بها والناشئة عن المشاركة التي نقلت البضاعة تنفيذا لها سواء كانت أجرة مباشرة أو لجرة من الباطن ، أما غير ذلك من الحقوق التعاقدية أو التقصيرية فلا يجوز حبس البضاعة ضمانا لاستيفائها طبقاً لهذا النص وأن جاز حبسها تنفيذا لحكم آخر في القانون .

(٤) لايجوز حبس البضائع إلا إذا كانت مملوكة للمستأجر ويفترض أنها كذلك حتى يقوم الدليل على العكس .

(٥) أعطى المشرع للمؤجر هذا الحق ضمانا لاستيفاء حقوقه ، ولهذا فلا يكون له حبس البضاعة إذا قدمت له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقفية ، إذ يكون عليه أن يسلم البضاعة ويقنع بالكفالة المرصودة لضمان حقه^(١) . وتقدير نوع الكفالة وقيمتها يرجع إلى القاضى (م ١٥٨) .

(٦) تقرير هذا الحبس للمؤجر يعد رجوعا إلى القواعد العامة وليس استثناء منها ، ومع ذلك فإنه لا يجوز الخروج على الحدود التي وردت بالنص لأن المشرع لم يقتصر على إلغاء النصوص التي تنكر الحق في الحبس بل جاوز ذلك إلى وضع تنظيم خاص له فيجب عندئذ الوقوف عنده .

(٧) لايعفى حق المؤجر في حبس البضائع من واجب المحافظة عليها^{(٢)٤(٣)}

(١) حكم أن ايداع المستأجر الأجرة خزانة المحكمة مع تحفظه أنها لا تسحب الا بخصم مبلغ منها كتخفيض للأجرة والمصاريف لا يبرئ المودع والقاضى أن يتجاهله (١٤ فبراير ١٥ بلتان ٧ ص ١٤٦)

(٢) استعمال الناقل حق في حبس الأشياء المنقولة او بعضها استيفاء لاجر النقل المستحق له ، لايعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ويكون مسئولا عن هلاكها وتلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب اجنبى لايد له فيه وهو ما تقتضى به المادتان ٢/٢٤٧ و ١١٠٢ من القانون المدينى (نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة لنقض السنة ١٧ ص ١٩٢٦) .

(٣) ، ومتى وفى المرسل اليه الأجرة للناقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذى كان يحول دون تسليم الأشياء المنقولة اليه ويعود الالتزام بالتسليم فى ذمة الناقل وفقا لأحكام عقد النقل فيلتزم بتسليم تلك الأشياء سليمة للمرسل اليه ، إذ لا يترتب على استعمال حق الحبس انقضاء هذا العقد او انقضاء الالتزام الناشئة عنه بل يقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتى يقضى المرسل اليه بالتزامه بأجرة النقل . ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل اليه هو المشتبب فى حبس البضاعة بتخلفه

بيع البضاعة لاستيفاء الأجرة :

١٧٥ - يهدف المؤجر من حبس البضاعة أن يجبر صاحب الحق فيها على دفع مطلوباته لكي يتسلمها ، فإن لم يفعل فإن المؤجر يحتاج إلى بيعها ليستوفي حقوقه من ثمن البيع ، بالأولوية على غيره طبقاً لأحكام الامتياز .

وكان القضاء يسير على اجراءات يقصد بها ضمان حماية مصالح الطرفين ومن ذلك أن لايتسرع الربان في طلب البيع وأن لا يكون سوء النية فيه ، وأنه إذا كان المرسل إليه لم يتقدم للاستلام ولم يكن معروفاً وجب على الربان عمل إعلان في الصحف عن وصول السفينة والبضاعة لكي يظهر المرسل إليه ويتقدم لتسوية الوضع .

وبعض القضاء كان يلزمه بالاتصال قبل طلب البيع بالمستأجر الشاحن لعله يدفع ، ما لم تكن البضاعة سريعة التلف وتعذر عليه إجراء اتصال سريع بالمستأجر .

امتياز المؤجر على ثمن البضاعة :

١٧٦ - للمؤجر امتياز على البضائع المشحونة في السفينة (م ١٥٩) .

وتبدو فائدة تقرير هذا الامتياز للمؤجر في أنه عند بيع البضاعة يتقدم - حسب مرتبته - على غيره من دائني المستأجر أو دائني المرسل إليه على ثمنها في اقتضاء الحقوق التي تقرر لها هذا الامتياز طالما كانت ديناً على الملتزم بها .

عن الوفاء بأجرة النقل إذ ان تقصيره في الوفاء بالالتزام هذا وإن كان يخول للنقل أن يستعمل حقه في الحبس إلا أنه لا يعفيه من التزامه بالمحافظة على الشيء المحبوس وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته ولا يمكن أن يعتبر مجرد التأخير في الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف في فترة احتباسها . وللتجاسس إذا خشي على الشيء المحبوس من الهلاك أو التلف أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه طبقاً لنص المادة ١١١٩ من القانون المدني وينقل حينئذ الحق في الحبس من الشيء إلى ثمنه .

الحقوق المضمونة :

يضمن الامتياز دفع أجرة السفينة وملحقاتها (م ١٥٩). ومعنى ذلك أنه يضمن الأجرة المستحقة للمؤجر وملحقاتها أى كل المبالغ المستحقة مقابل تنفيذ عملية النقل طبقاً للعقد أو القانون . ويمتد كذلك إلى ضمان تعويض التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ لأنها تلحق بالأجرة (م ١٨٢/٢ من القانون المصرى) والمقصود دائماً هو المبالغ المستحقة عن نقل هذه البضائع بالذات التى يرد الامتياز على ثمنها دون غيرها من البضائع أو العمليات التى قام بها المؤجر لحساب المستأجر . وهو لا يحمى على أى حال كل مبلغ لا يصدق عليه وصف أجرة هذه البضاعة أو ملحقات هذه الأجرة ، وذلك مثلاً كالمصروفات التى أنفقها المؤجر لحفظ البضاعة أو انقاذها (لاحظ أن المؤجر له عليها امتياز حفظ المنقول) ، ولا التعويض المحكوم به على المستأجر لخطأ ارتكبه فى تنفيذ التزاماته .

محل الامتياز :

١٧٧ - يسرى الامتياز على ثمن « البضائع المشحونة فى السفينة ، المملوكة للمستأجر » ، والمقصود بذلك البضاعة المشحونة فعلاً ولا تزال أو التى كانت مشحونة فى السفينة موضوع المشاركة والتى استحققت المبالغ المطلوبة عن عملية نقلها ، فلا يشمل البضاعة التى لم تشحن أصلاً إما لأن المستأجر لم يقدمها للمؤجر لشحنها وإما لأنها قدمت للمؤجر ولكن لم يتم شحنها بسبب خلاف طرأ بين الطرفين أدى إلى فسخ العقد .

وإذا أصدر المؤجر سندات شحن عن أجزاء البضاعة المشحونة تنفيذاً لمشاركة واحدة فمن المقرر أن الامتياز يجزأ ويىاشر عن أجرة كل جزء بالنسبة لهذا الجزء من البضاعة بالذات ، وهو ما يعبرون عنه بقولهم أن الامتياز يىاشر عن كل سند شحن على حدة " Par connaissance " ، ولهذا فإذا كانت المشاركة تتضمن رحلة للذهاب ورحلة للإياب فإن امتياز كل رحلة منهما ينصب على البضاعة التى كانت موضوعاً لهذه الرحلة وحدها .

اثر الامتياز :

١٧٨ - يخول الامتياز المستفيد منه أن يتقاضى حقه من ثمن البضاعة بالأولوية على غيره من الدائنين ، ولم يبين النص ما إذا كانت هذه الأولوية تسبق جميع الديون ، ولكن المفهوم هو أن تكون لدين الأجرة الأولوية ، وبالمثل ، تقرر المادة ٥/٢٩ امتيازاً على السفينة للتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والامتعة . (وكذلك م ٤٠) .

الفصل السادس

التزام المستأجر برد السفينة

١٧٩ - يلتزم المستأجر عند نهاية الايجار برد السفينة المؤجرة إلى المؤجر ، فإذا تأخر في ذلك - وكان السبب يرجع إلى مرحلة أمرها المستأجر بالقيام بها واستطلت مدتها عن موعد الرد - مثلاً - التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمس عشر يوماً الأولى من التأخير ، وبدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن الأيام الزائدة على ذلك ما لم يثبت المؤجر أن الضرر الذي أصابه يجاوز هذا القدر .

ونلاحظ عليه انه ظالم للمؤجر ، لأن المؤجر عادة ما يؤجر السفينة لشخص آخر عقب وفور انقضاء الايجار الأول ، فالزام المستأجر بدفع أجرة الخمس عشر يوماً التالية فيه غبن للمؤجر ، خاصة وان امكان اثبات تجاوز الضرر على قدر الأجرة مقصور على ما يجاوز الخمس عشر يوماً التالية الايجار . ولعل المشرع لاحظ أن من العنت للمستأجر أن يضبط نهاية الرحلة تماماً مع نهاية الايجار ، وأن اراد أن يعمل المؤجر حسابه على امكان تجاوز الايجار لمدة ١٥ يوماً تكون هي مدة السماح للطرفين ، ولذا وردت عبارة « ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا القدر » .

١٨٠ - ولا يفترض تجديد عقد ايجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له (م ١٦٠) إلا ان يثبت بشكل قاطع أن ارادة الطرفين معا انصرفت إلى تجديده .

الفصل السابع

تنازع القوانين والاختصاص

الفرع الأول

تنازع القوانين

اسبابه :

١٨١ - تثور مشكلة تحديد القنون واجب التطبيق في المنازعات المتعلقة بعقود ايجار السفن لأسباب كثيرة ، أهمها أولا اختلاف جنسية الناقل والمستأجر أو المستأجرين وهو أمر غالب عملا ويؤدي إلى التنازع بين قانون جنسية الناقل وقانون جنسية الشاحن ، وثانياً كثيراً ما لا يبرم العقد في موطن الناقل بل يبرم في ميناء في دولة أخرى بمعرفة وكلائه وهنا يثور التنازع بين قانون مكان ابرامه وقانون موطن كل من الناقل والمستأجر ، وثالثاً ان مكان ابرام العقد لا يتفق مع مكان تنفيذه ، وأخيراً قد يكون لجنسية السفينة دور في النزاع وقد تكون السفينة من ذات جنسية الناقل وقد تختلف عنها - هذه كلها أسباب تبرر أن يتنازع الحكم في القضية أكثر من قانون .

ولكن يخفف من حدة هذا التنازع استخدام النماذج الموحدة للمشارطات فهذا مسلك يؤدي إلى توحيد القاعدة الموضوعية في معظم المسائل التي يثور بشأنها الخلاف بين اصحاب الشأن ، كما أن لارادة الاطراف دوراً كبيراً في تحديد القانون الذي يحكم العقد ، فكثيراً ما يحددونه مقدماً في اتفاقهم ولهذا يسعى القاضى إلى معرفة القانون الذى اتجهت إليه إرادتهم ولو بطريقة ضمنية ان لم تكن قد صرحت به إرادتهم

القانون واجب التطبيق :

ولننظر أولاً في حالة ما إذا كانت إرادة الطرفين قد حددت القانون واجب التطبيق ، ثم في الحالة التي تسكت فيها عن هذا التحديد .

أولاً : إرادة الطرفين :

١٨٢ - من المقرر في هذا الميدان أن إرادة الطرفين لها الحرية - كأصل عام - في تحديد القانون واجب التطبيق ، وأنها قد تعبر عن المعنى الذي تريده صراحة أو ضمناً^(١) .

ومتى كانت الإرادة صريحة فلا صعوبة إذ تحترم مادامت صحيحة ، كما سنرى .

أما إن لم تكن كذلك وجب على القاضى أن يفتش عنها فى عناصر العقد وله أن يستنتج من هذه العناصر الحل الذى يقدر أن الإرادة المشتركة للطرفين قد انصرفت إليه ، ومن تطبيقات القضاء إنه إذا كان الطرفان من جنسية واحدة يمكن القول أنهما اتفقا على تطبيق قانونهما ، وأن كانا من جنسيتين مختلفتين فقد يطبق القاضى قانون مكان إبرام العقد أو قانون مكان التنفيذ أو قانون جنسية الناقل أو قانون جنسية السفينة على حسب الأحوال ، وغالباً يبنى القاضى حكمه على تفسيره لإرادة الطرفين ، وهى مسألة وقائع ، وهذا هو السبب فى أن محكمة النقض ترفض الطعن إذا كان مبنياً على مجرد خطأ الحكم فى تحديد القانون واجب التطبيق باعتبار أن تحديد هذا القانون مسألة متعلقة بتفسير إرادة الأطراف^(٢) .

ولهذا فقد حكم تطبيقاً لقاعدة حرية القاضى فى البحث عن الحل الذى اعتمدته إرادة الطرفين أنه : والفصل فى تنازع القوانين بشأن مشاركة ترتب آثارها فى دول مختلفة يجب البحث قبل كل شيء عن القانون الذى أراد الطرفان الخضوع له . وعلى وجه الخصوص إذا أبرمت المشاركة فى لندن بين مجهز انجليزى ومستأجر روسى لنقل بضائع إلى مرسل إليهم المان ، باستخدام نموذج معين هو فى القضية نموذج انجليزى وضع بعد مفاوضات دولية وأقرته غرفة الملاحاة الانجليزية متضمناً شروطاً تقوم على أفكار ذات طابع انجليزى متميز ويشير إلى تسوية الحسابات

(١) ديجاردن ٣-١٧٨ ، ليون كان ورينو ٥-٨٤٤ ، ريبير ٢-١٤٣٤ . ومن القضاء بروكسل ٣٠ نوفمبر ١٩٢٣ دور ٢ ص ١٦٠ ، الامبراطورية الألمانية ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ ، دور ٢٠ ص ٨٢ وتطبق .

(٢) نقض فرنسى ٢ يوليو ١٩٢٣ ملحق دور ١ ص ١٤٥ .

المشتركة في لندن ، فمن الصحيح أن يستخلص أن الأطراف أرادوا تطبيق القانون الانجليزي^(١) .

ويلاحظ أن استخدام لغة معينة في تحرير المشاركة لا تأثير له على تحديد القانون واجب التطبيق ولا يفيد معنى معيناً في هذا الخصوص ، فتحرير المشاركة باللغة الانجليزية - وهذا غالب - ليس معناه بالضرورة أن يطبق القانون الانجليزي أو القانون الامريكي ، وكذلك الحكم بالنسبة لاستخدام نموذج معين للمشاركة فلا دلالة له على شيء في هذا الشأن^(٢) ، وكذلك الحل بالنسبة لاتفاق الطرفين على اختصاص قضاء دولة معينة (متى صح هذا التحديد) فليس معنى ذلك أن هذا القضاء يطبق قانونه الوطني إذ يمكن له أن يطبق قانوناً آخر يحدده طبقاً لقواعد الاسناد ، فتحديد الاختصاص القضائي منفصل عن تحديد القانون واجب التطبيق . ويميل القضاء في بحثه في إرادة الطرفين - مع احترامه لهذه الإرادة - إلى إختيار القانون الذي يعطي شروط العقد أثراً اكبر ، وذلك تأسيساً على أن الطرفين لا يفترض أنهما أحالا إلى قانون يبطل الشروط التي اتفقا عليها في العقد ، وهو اتجاه معقول من القضاء .

ويسوق الأستاذ ريبير^(٣) مثلاً لذلك فيقول ان من الصعب جداً أن نفترض أن الطرفين أحالا إلى القانون الامريكي في حالة ما تكون الشروط التي اتفقا عليها في المشاركة باطلة طبقاً لأحكام هذا القانون إذ لا يتصور أنهما ارادا اخضاع عقدهما لقانون يهدم جزءاً كبيراً من شروطه .

- ولا يخفى أن حرية الطرفين هذه تحدها قواعد النظام العام الوطني لأن القانون الأجنبي المراد تطبيقه يعتبر - بحكم الاحالة الصريحة أو الضمنية إليه - جزءاً من اتفاق الطرفين وهذا الاتفاق محدود بقواعد النظام العام .

(١) الامبراطورية الالمانية ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ دور ٢٠ ص ٨٢ السابق .

(٢) ريبير ٢ - ١٤٣٤ ، والتطبيق تحت الامبراطورية الالمانية ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ دور ٢٠ ص ٨٦ .

(٣) ريبير ٢ - ١٤٣٤ .

١٨٣ - الاتفاق على تطبيق قانون عقد النقل على العقد -

شرط بارامونت :

رابنا أن التنظيم القانوني لعقود إيجار السفن غير أمر وأن لطرفي العقد أن يحيل إلى تطبيق قانون أجنبي على علاقتهما الناشئة عن المشاركة ، مع مراعاة أن إرادتهما في هذا الخصوص تحدها فكرة النظام العام .

وكثيراً ما يرد بعقد إيجار السفينة ، وهي لا تخضع للقواعد الآمرة التي تحكم عقد النقل البحري ، شرط يحيل إلى تطبيق أحكام عقد النقل البحري على علاقة الطرفين الناشئة من المشاركة ، ويسمى هذا الشرط في العمل شرط بارامونت Paramount أى الشرط الأعلى الذي لا يعلوه شيء ، وهو عادة يحيل إلى تطبيق القانون الانجليزي أو القانون الأمريكي الخاص بالنقل بسندات شحن ، ولما كان هذان القانونان يضعان احكاماً أمرة للعلاقات التي يحكمها كل منهما فقد اثير السؤال عن مدى صحة شرط بارامونت وملاءمته لحكم المشاركة ، خاصة وأن الأطراف يحرصون على تعديل هذا الشرط - الذي يدرج أصلاً في سندات الشحن - بما يتفق مع إدراجها في مشاركة إيجار لا في سند الشحن .

وقد عرض القضاء الانجليزي لهذه المسألة بشكل مستفيض لأول مرة في قضية شهيرة هي قضية السفينة « Saxon Star » ، وهي سفينة لمجهز يوناني اجراها بالرحلة لشركة بترول بريطانية لعدة رحلات تستغرق ثمانية عشر شهراً ، وبسبب عدم كفاءة الميكانيكيين بالسفينة تعطلت أجهزتها مدداً طويلة تعطلت أدى إلى توقف استغلالها فترات طويلة سببت خسارة مالية للمستأجر وإن لم يترتب عليه ضرر بالحمولة . وقد أدرج بالمشاركة شرط بارامونت وهو يقول في بدايته « هذا السند يرتب آثاره مع مراعاة القانون الأمريكي لنقل البضائع بحراً ... » وهذا الأخير يعفى المجهز من مسئولية التلف الحاصل للبضاعة والناشئة عن عدم صلاحية السفينة ما لم يكن ذلك نتيجة إهماله في جعل السفينة صالحة للسفر .

رفع المستأجر (شركة البترول البريطانية) الدعوى على المجهز المؤجر بتعويض الخسارة المالية المترتبة عن تعطل استغلال السفينة ، فتمسك المؤجر بتطبيق شرط بارامونت الذي يحيل إلى تطبيق القانون

الأمريكي الخاص بنقل البضائع بحراً ، رفضت محكمة استئناف إنجلترا تمسك المؤجر^(١) واستندت في حكمها إلى ما يلي :

١ - أن عبارة الشرط تبدأ بأن «سند الشحن هذا يرتب آثاره...» فهو إذى يشير إلى سند شحن وليس إلى المشاركة فلا يمكن تطبيقه على محل لم يذكر فيه .

٢ - أن القانون الأمريكي المشار إليه يستبعد من نطاق تطبيقه مشارطات إيجار السفن ، فلاءحالة إليه في مشاركة الإيجار تكون إذن مجردة من كل معنى .

٣ - هذا القانون الأمريكي - على فرض قبول تطبيقه - يسرى فقط على نقل البضائع فهو إذى مقصور على الفترة الكائنة بين الشحن والتفريغ ولما كانت السفينة المؤجرة معرضة للقيام برحلات وهي فارغة لا حمولة عليها فمعنى ذلك أن رحلاتها تخضع أحياناً لهذا القانون وأحياناً تخرج عنه بحسب ما إذا كانت السفينة محملة أو فارغة ، وبذلك فإن المشاركة ستخضع لنظامين مختلفين .

٤ - كما أن نطاق هذا القانون مقصور على الرحلات التي يكون أحد طرفيها ميناء أمريكياً ، وإذا كانت المشاركة تواجه رحلات أخرى لا يتوافر لها هذا الشرط فإن انطباق القانون الأمريكي على المشاركة سيكون متقطعاً .

٥ - وأخيراً ، فإن القانون الأمريكي المشار إليه ينظم مسؤولية الناقل عن الضرر المادى بالبضاعة ، والضرر الحاصل في الواقعة يمس خدمة السفينة دون أن يصيب البضاعة .

ولكن القضية عرضت على مجلس اللوردات^(٢) فتألفى حكم محكمة الاستئناف واستند هذا الحكم في إقراره لصحة الشرط وانطباقه على المشاركة التي بدأ بها الشرط (سند الشحن) وأن كون القانون الأمريكي

(١) استئناف إنجلترا في ١٦ أبريل ١٩٥٧ سيري ١٩٥٧ ص ٣٥٦ مع تعليق للأستاذ

M. Philonenko

(٢) مجلس اللوردات في ٦ مارس ١٩٥٨ سيري ١٩٥٩ ص ٤١ - مع تعليق الأستاذ Philonenko .

يستبعد من نطاقه المشارطات لا يمكن أن يكونا سبباً في استبعاد تطبيق هذا القانون من الواقعة وذلك تطبيقاً لنظرية عدم الملائمة أو عدم الانسجام « ruqugnancy » ومقتضاها أن أعمال الشرط أولى من إهماله وأنه لا يعقل أن يقصد الطرفان الاعحالة إلى قانون ويقلان في الوقت ذاته نصاً فيه يهدر تطبيقه . وإنما قام خلاف بين أعضاء المحكمة حول تطبيق القانون الأمريكي على مجموع رحلات المشاركة أو ما إذا كلن يقتصر على النطاق المتفق مع نصوصه من الناحية المادية (وجود بضاعة على السفينة) ومن الناحية الجغرافية (شرط اتصال الرحلة بميناء أمريكي) .

١٨٤ - ويرى بعض الشراح^(١) - في خصوص مثل هذا الشرط - ضرورة التفرقة فيما بين الطرفين أنفسهم بين المشاركة وبين عقد النقل ، وأن شرط برامونت الوارد في المشاركة لا يتعلق بعقد المشاركة ذاته بل يعقود النقل التي تبرم فيما بعد تنفيذاً لهذه المشاركة ، وهكذا يقوم بين الطرفين عقدان متميزان لكل منهما مجاله وحكمه ، ذلك أن المشاركة تتضمن في نفس الوقت أحكاماً خاصة بالإيجار متعلقة بالرحلة البحرية واستخدام السفينة ، ونصوصاً تنظم نقل البضاعة وتعتبر سابقة للتعاقد عليها . Pre-contractuelles بالنظر إلى عقد النقل المبرم فيما بعد ، وتعتبر مجرد اتفاق على المبدأ accord de principe ويعتبر شرط برامونت عنصراً في هذا الاتفاق الأخير ، وهو إذ يدرج في المشاركة إنما يواجه - دون حسم - النظام القانوني الذي يحكم علاقة الشاحن بالناقل التي تنشأ فيما بعد بين من لا يزال الآن وصف المؤجر والمستأجر .

وهذا يفسر - في هذا الرأي - أن شرط برامونت يوجد غالباً في المشارطات بالرحلة ، وأنه يقوم إلى جانب شرط الإهمال وهو أصلح منه للمجهز دون أن يتعارض الشرطان أو يكون فيهما تكرار لأن شرط الإهمال يعفيه من مسؤوليته عن عقد الإيجار ولا يعرض لعقد النقل الذي يتولاه شرط برامونت .

ولهذا يجب أن يحدد أولاً نطاق كل من العقدين ونسبة كل ضرر إلى عقد منهما محدد لتحديد النظام الذي يحكمه .

(١) شالارون رقم ٢٠٢ وما بعده .

ثانياً: إذا لم يعبر الطرفان عن معنى معين :

يختلف القضاء والتشريع في الدول المختلفة في الحل واجب الاتباع .
ويتجه القضاء الفرنسي والبلجيكي إلى تطبيق قانون مكان إبرام العقد على أساس أنه المبدأ العام في تحديد القانون واجب التطبيق في دائرة العقود ،
ويطبق هذا القانون على إبرام المشاركة وائتباتها وأثارها فيما يتعلق
بتحديد الأجرة ومسئولية الناقل وشرط التحكيم وغير ذلك^(١) .

ولكن ما المقصود بمكان إبرام العقد في نظر هذا القضاء الفرنسي .
هناك فروض عدة : فإذا أبرم العقد بين غائبين أى بالمراسلة طبقت
القواعد الخاصة بتحديد مكان الإبرام في هذه الصورة من صور التعاقد .
وإذا كان محل الشحن غير مكان إبرام العقد فيقول ريبير^(٢) ، أن
القضاء متردد بين هذين المكانين وهو يستحسن اعتبار مكان الشحن هو
مكان الإبرام . وهو يرى كذلك - مع القضاء - أن هذا المبدأ يتراجع متى
اصطدم النظام العام الفرنسي بقواعد قانون مكان الإبرام إذ تغلب قواعد
النظام العام الوطنى ، وإذا تعلق الأمر بتنفيذ العقد فهو يقترح الأخذ بقانون
مكان الوصول لأن هذا الحل يكون أسهل بالنسبة لمحكمة مكان الوصول
وبإعتبار أن نية الطرفين تنصرف إليه على الراجح .

كما يلاحظ الأستاذ ريبير^(٣) ، أنه - رغم المبدأ المتقدم - فإنه في
خصوص مسؤولية المؤجر - وخاصة في حالة المشاركة بالرحلة التى يقوم
فيها المجهز بدور الناقل - فإن هذه المسؤولية تقوم غالباً على خطأ من
تابعى الناقل ، وأن تخلف الناقل عن تنفيذ التزاماته يكتشف في ميناء
الوصول فإن من الأنسب أن يطبق قانون مكان الوصول على هذه
المسئولية ، ولما كانت محكمة هذا المكان هى التى تنتظر الدعوى فى أغلب
الأحوال فهى كذلك تميل إلى تطبيق قانون وعادات ميناء الوصول بإعتبار
أنها أعلم به من قانون مكان الإبرام وهو أجنبى عنها .

(١) فى هذا المعنى من الفقه لفرنسى كذلك ديجلردان ٣ - ٧٨٠ - ٨٦٦ ، ليون كان وديبو ٥ -

(٢) ريبير ٢ - ١٤٢٨

(٣) ريبير ٢ - ١٤٣٠

نقد الأخذ بقانون مكان الإبرام :

١٨٥ - يعيب بعض الشراح على هذا القضاء أنه وإن كان المبدأ الذى يأخذ به منطقياً ومتفقاً مع حرية الإرادة إلا أنه يعيبه عملية هى تحديد المقصود بمكان إبرام العقد ، على ما رأينا ، كما أن تطبيقه على المشاكل الناشئة فى ميناء الوصول عسير ، وتبلغ صعوبته أقصاها متى كانت البضاعة المشحونة منقولة بمقتضى عدة مشارطات أبرمت كل منها فى مكان مختلف إذ تتعدد القوانين التى تحكم مسئولية المجهز عن حمولة واحدة على سفينة واحدة^(١).

الأخذ بقانون مكان التنفيذ :

١٨٦ - يأخذ القانون الالمانى بتطبيق قانون مكان تنفيذ العقد ، ولذا تعيبه صعوبات مشابهة لتلك التى تصادف الأخذ بقانون مكان إبرام العقد ، فمن الصعب تحديد قانون مكان التنفيذ لأن الغالب أن يتم تنفيذ المشاركة فى موان متعددة ، حتى لو اعتبرنا مكان التنفيذ هو ميناء الوصول النهائى فقد لا يكون هذا الميناء معروفاً مقدماً كما لو كان متفقاً على أن يحدد قيمياً بعد أو إذا اتفق على ميناءين أو أكثر يختار من بينها الشاحن الميناء النهائى .

تطبيق قانون علم السفينة :

١٨٧ - هذا هو مذهب القضاء الأنجليزى ، والقانون الهولندى (م ٥١٨) . ويؤيده بعض الشراح الفرنسيين بوصفه متفقاً مع الإرادة الضمنية المحتملة للطرفين إذ يغلب أن يخضع المستأجر لقانون الناقل وهو غالباً قانون السفينة ، فضلاً على أنه حل عملى لأن علم السفينة وجنسيته معروفاً للكافة ، أما المستأجر فإن جنسيته غالباً ما لا تكون معروفة ، أضف إلى ذلك أن هذا الحل - إذ ينطبق على كافة المشارطات المبرمة على السفينة - متى تعددت هذه المشارطات - يوحد القواعد المطبقة بالنسبة للسفينة الواحدة .

الفرع الثاني

تنازع الاختصاص القضائي

المشاركة عمل تجارى :

١٨٨ - رأينا ان مشاركة إيجار السفينة عمل تجارى بطبيعته وبالنسبة لطرفيه ولو كان أحد طرفيها هو الدولة مادامت المشاركة واردة على سفينة بحرية . يخرج من ذلك استئجار الدولة سفينة لأغراض حربية فالعمل يكون عندئذ بالنسبة لها مدنيا .

ويترتب على ذلك أن يختص القضاء التجارى بنظر المنازعات الناشئة عن تنفيذ المشاركة .

شرط الإحالة إلى محكمة معينة :

١٨٩ - كثيرا ما يرد فى المشاركات شرط ينص على أن تختص بنظر المنازعات الناشئة عنها محكمة معينة ، هي غالبا محكمة ميناء تسجيل السفينة أو محكمة المركز الرئيسى لشركة الملاحة .

ويصح هذا الشرط ان كان مقصورا على نقل الاختصاص من محكمة وطنية إلى محكمة أخرى وطنية ، أى إذا كان يترتب عليه مجرد تعديل الاختصاص المكانى لأن هذا الاختصاص ليس من النظام العام ، وقد حكمت بذلك محكمة النقض الفرنسية^(١) .

أما إذا كان هدف الشرط هو خلع الاختصاص اطلاقا من المحاكم الوطنية المختصة أصلا ليعهد بالمنازعة إلى محكمة أجنبية فقد حكم فى فرنسا ببطالانه أحيانا ، على أساس أن اختصاص القضاء الفرنسى فيه حماية للفرنسيين ولا يفترض أن الفرنسى يتنازل عن هذه الحماية بمقتضى هذا الشرط ، ولكن القضاء استقر الآن على صحته ، تأسيساً على أنه حماية يمكن أن يتنازل عنها من تقرررت لمصلحته^(٢) .

والشرط يبطل إذا كان يهدف إلى التهرب من أحكام أمرة متعلقة بالأحكام الخاصة بالنقل بسند شحن .

(١) نقض فرنسى عرائض ٣ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ ص ٨ .

(٢) للحكم السابق

١٩٠ - نطاق الشرط :

يلزم لتطبيق هذا الشرط أن يكون ضريحاً قاطعاً في معناه لأنه شرط خارج على القواعد العامة ، فلا يستنتج من مجرد الإحالة إلى قانون دولة معينة لأن معنى هذه الإحالة بقاء الاختصاص للمحكمة المختصة أصلاً على أن تطبق هذا القانون المحال إليه .

وعلى كل حال فإن هذا الشرط يفسر تفسيراً ضيقاً بحيث لا يمتد إلى دعاوى أو حالات غير التي يواجهها صراحة باعتبار أنه خروج على الأصل . ولذا لا يسرى على الإجراءات العاجلة الوقتية التي يكون دائماً لمحكمة مكان التفرغ أن تقضى بها ، ولا على حالة ارتباط بين الدعاوى^(١) ، وعلى حالة تعدد المدعى عليهم أن كان منهم من لا يلتزم به^(٢) .

ولما كانت كل قوته الإلزامية مستمدة من النص عليه في المشاركة فلا يحتج به إلا على من كان طرفاً فيها أو من كانت المشاركة حجة عليه^(٣) ، وأول الملزمين به هو المستأخر^(٤) ، وإذا دون في سند الشحن أو أحوال السند إلى المشاركة إحالة تشمل هذا الشرط كان ملزماً كذلك لمن ينفذ عليهم سند الشحن كالمرسل إليه الذي يتمك بسند الشحن . (أنظر حكمين لمحكمة النقض المصرية في ١٩٦٥ فيما يلي) .

ويمكن لمن تقرر الشرط لمصلحته أن ينزل عنه ، فإذا رفعت الدعوى أمام محكمة غير التي يشير إليها الشرط أمكن التنازل عنه وقبول اختصاص هذه المحكمة . وإنما لا يستفاد التنازل إلا من وقائع قاطعة الدلالة عليه لأنه لا يفترض ، فلا يفهم من مجرد قبول إجراءات وقتية ولكنه

(١) نقض فرنسي عرائض ٢ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ ص ٨ .

(٢) نقض فرنسي ٣٠ نوفمبر ١٩٢٧ ، السابق . وحكم آخر في ١٦ يونيو ١٩٢٦ دور ١٦ ص ٣٥٣ . أنظر في القانون المقارن تعليلاً في دور ٩ ص ١٥٨ تحت بونس إيريس العليا في ٢١ نوفمبر ١٩٢٣ .

(٣) ريبير ٢ ص ٢٢٧ هامش ٣ .

(٤) عرائض فرنسي ١٠ يوليو ١٩٢٩ ملحق ص ٣٩٠

(٥) عرائض ٢٠ نوفمبر ١٩٣٩ ملحق ١٨ ص ٦٥

يترتب على قبول اجراءات التحقيق دون تحفظ^(١)، والمسألة على كل حال تفسير للإرادة يستقل به قاض الموضوع .

ويراعى فى هذا الخصوص ضرورة احترام الحدود التى يكون فيها للحالة إلى المشاركة قوة فى إلزام المحال إليه بأحكام هذه المشاركة ، فالأحالة إليها لا يعتد بها متى كانت تؤدى إلى تعطيل الأحكام الآمرة لا تفاقية بروكسل أو الأحكام الآمرة الأخرى الخاصة بسندات للشحن متى كانت تخضع المرسل إليه إلى التحكيم^(٢) .

١٩١ - غالباً ما تتضمن المشاركة بنذاً يقضى بعرض كل نزاع ناشئ عن تنفيذها على التحكيم ، وهو شرط صحيح طبقاً للقانون المصرى .

والغالب أن لا يرد شرط التحكيم بالتحديد والوضوح الكافى لتسهيل تطبيقه ، فكثيراً ما يرد بعبارة موجزة مقتضاها أن « التحكيم يكون فى لندا » أو التحكيم طبقاً لقانون كذا ، مع أن من اللازم أن يبين الشرط مكان إجراء التحكيم وكيفية تعيين المحكمين والقانون واجب التطبيق وإجراءاته ومواعيدها . وقضت محكمة النقض المصرية أنه ليس فى القانون ما يمنع أن يكون التحكيم فى الخارج على يد أشخاص غير مصريين^(٣) وأن الاتفاق على محكمين فى الخارج ويصدرون أحكامهم هناك ليس فيه ما يمس النظام العام^(٤) وعدم تفويض المحكمين بالصلح يجعلهم محكمين بالقضاء فقط وهو ما لا يستوجب ذكر أسمائهم^(٥) .

وحكم أنه « فى شرط التحكيم لا يلزم تعيين أشخاص المحكمين إذ يجوز تعيينهم فى اتفاق لاحق دون أن يبطل شرط التحكيم فى هذه الحالة

(١) غرائف ١٦ يونيو ١٩٢٧ دور ١٦ ص ٣٥٢ .

(٢) لوكليز رقم ١٢١ وما بعدها ، نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ ص ١٦ ص ٢٢٠ .

(٣) نقض ١٤ أبريل ١٩٦٥ مجموعة النقض ص ٧ ص ٥٢٤ .

(٤) نقض ٥ مارس ١٩٧٥ المجموعة ص ٢٦ ص ٥٣٥ .

(٥) نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ ص ١٦ ص ٢٢٠ : ١٧ يونيو ١٩٦٥ ص ١٦ ص .

٧٨٧ ، ٣٠ يونيو ١٩٦٥ ص ١٦ ص ٨٨٧ .

استئناف الاسكندرية دائرة ١٩ ق ٨ أبريل ١٩٨٠ غير منشور .

(م ٥٠٢ مرافعات). أما فى مشاركة التحكيم فيلزم تعيين أشخاص المحكمين فيها فإن لم يتفق عليهم فيها بطلت مشاركة التحكيم تأسيساً على أن التحكيم قائم بين الخصوم بعد وقوع النزاع ومعرفة ما هيته وتحديد طبيعته والوقوف على مداه، ومن ثم كان وجوب تحديد أشخاص المحكمين وإلا وقع باطلاً^(١).

« وإذا كان الثابت أن شرط التحكيم المبرج فى سند الشحن قد نص على أن أى نزاع ينشأ عن هذا السند يعرض على ثلاثة محكمين فى مرسلها وكان المشروع قد أقر الاتفاق على إجراء التحكيم فى الخارج ولم ير فى ذلك ما يمس النظام العام، فإنه يرجع فى شأن تقرير صحة شرط التحكيم وترتيب آثاره إلى قواعد القانون الفرنسى باعتباره قانون البلد الذى اتفق على إجراء التحكيم فيه طبقاً لما تقضى به المادة ٢٢ من القانون المدنى بشرط عدم مخالفة تلك القواعد للنظام العام فى مصر »

طعن رقم ١٢٥٩ لسنة ٤٩ ق جلسة ١٢/٦/١٩٨٣

« وأن مناط استبعاد أحكام القانون الأجنبى الواجب التطبيق - وفق المادة ٢٨ مدنى - هو أن تكون هذه الأحكام مخالفة للنظام العام فى مصر أى متعارضة مع الأسس الاجتماعية أو السياسية أو الاقتصادية أو الخلقية فى الدولة مما يتعلق بالمصلحة العليا للمجتمع مما لا يكفى معه أن تتعارض مع نص أمر، وكانت المادة ٥٠٢/٣ مرافعات بما اشترطته من وجوب بيان أسماء المحكمين فى مشاركة التحكيم أو اتفاق مستقل لاتعلق بالنظام العام على النحو الذى سلف بيانه فإن مخالفة هذا النص لاتنهض ميرراً لاستبعاد القانون الأجنبى الواجب التطبيق ».

ومن ذلك أيضاً ما حكمت به محكمة النقض المصرية عندما قالت أن « الإحالة الواردة فى سند الشحن إلى الشروط الواردة فى مشاركة إيجار السفينة إنما يكون فيما لم يرد بشأنه نص خاص بسند الشحن، وإذا كان شرط التحكيم الوارد بمشاركة إيجار السفينة قد نص على أن يكون عرض النزاع على هيئة التحكيم بنيويورك وكان شرط التحكيم الذى أحاله إليه سند الشحن قد نص على أن يكون مقر التحكيم فى لندن فإن هذا الشرط هو الذى يجب إعماله دون مشاركة إيجار السفينة ».

(١) نقض مصرى ١٧ يونيو ١٩٦٥ مجموعة النقض لسنة ١٦ ص ٧٧٨

ولكن لا يقبل أن يتمسك بشرط التحكيم شخص من الغير ، كما أنه لا يلزم به لأنه ليس طرفاً فى العقد ولم يقبله ، ما لم يكن هناك سبب للاحتجاج به عليه^(١) (أنظر النيد التالى) .

وينصرف شرط التحكيم إلى كل ما يدخل فى موضوع تنفيذ العقد إذا ورد مطلقاً ، وإذا ورد مقيداً احترام القيد المنصوص عليه فيه ، وإنما على كل حال يجب تفسيره التفسير الذى يتفق مع قصد طرفى المشاركة ، وقد عرضت محكمة النقض المصرية لتحديد نطاق شرط التحكيم ، فقالت إنه :

« متى كان شرط التحكيم الذى أحال إليه سند الشحن عاماً شاملاً لجميع المنازعات الناشئة عن التنفيذ عقد النقل وكانت عملية تفريغ حمولة السفينة تعتبر (على ما يستفاد من نص المادتين ٩٠ و ٩١ من قانون التجارة البحرى) جزءاً متمماً لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه أحكام النقل البحرى ، فإن مطالبة المرسل إليه بمقابل كسب الوقت عن إسراره فى التفريغ وهو يمثل جزءاً من الأجر يقطع منه نظير المنفعة التى عادت على السفينة من تفريغها فى مدة تقل عن المدة المحددة أصلاً ، وكانت مشاركة إيجار السفينة قد تضمنت أيضاً نصاً صريحاً لتنظيم عملية التفريغ ومواعيدها ومقابل التأخير ومكافأة السرعة وهو من نصوص مشاركة الإيجار التى شملتها الإحالة الواردة فى سند الشحن ، فإن المطالبة المتفرعة عن التفريغ طبقاً لهذا النص تكون من المنازعات التى ينصرف إليها شرط التحكيم^(٢) .

١٩٢ - هذا والاتفاق على التحكيم لايقيد - بوصفه نصاً فى المشاركة - سوى الملزمين بها^(٣) . كما قدمنا ، أى المؤجر والشاحن ، وكذلك المرسل إليه المستفيد من سند الشحن متى تمسك بهذا السند وكان السند يحيل إلى المشاركة إحالة تؤدى إلى الاحتجاج على المرسل إليه

(١) فلا يجتج بالشرط الوارد فى عقد البيع . نقض ٢٠٠ يناير من ٢١ ص ١٤٦ .

(٢) نقض مصرى ١٧ يونيه ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٧٨ .

ومن أحكام القضاء المصرى (الحكم السابق) :

ان قيام القوة القاهرة لا يكون من شأنه اهدار شرط التحكيم المتفق عليه وإنما كل ما يترتب عليه

هو وقف سريان الميعاد المحدد لعرض النزاع على التحكيم ان كان له ميعاد محدد .

(٣) للحكم السابق نقض مصرى ١٧ يونيه ١٩٦٥ للمجموعة ١٦ ص ٧٧٨ .

بشروط التحكيم ، وقد حكمت بذلك محكمة النقض المصرية فى سنة ١٩٦٥
فقالت :

«توجب المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرى ذكر اسم المرسل إليه فى سند الشحن ، كما أوجبت المادة ١٠٠ من هذا القانون أن يكتب سند الشحن من أربع نسخ أصلية موقع عليها كل من الشاحن والقبودان وخصت المرسل إليه بإحدى هذه النسخ ، ثم جاءت المادة ١٠١ من هذا القانون مقررّة أن سند الشحن المحرر بالكيفية السالف ذكرها - أى فى المادتين ٩٩ و ١٠٠ المشار إليهما - يكون معتمداً بين جميع المالكين وهم من عبر عنهم فى النص الفرنسى لهذه المادة بـ . les parties intéressés au chargement . أى الأطراف ذوى الشأن فى الشحن . ومن ثم فلن الربط بين هذه المادة الأخيرة والمادتين السابقتين عليها يفيد أن قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن فى سند الشحن بإعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن ، وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به^(١) .»

فإذا كان سند الشحن قد تضمن الإحالة إلى شرط التحكيم الوارد فى مشاركة الإيجار فإن مقتضى هذه الإحالة أن يعتبر شرط التحكيم ضمن شروط سند الشحن فيلتزم به المرسل إليه لعلمه به من نسخة سند الشحن المرسلة إليه (ذات الأحكام السابقة ..) .

(وكان المرسل إليه قد طعن بأنه لا يلتزم بهذا الشرط استناداً إلى أن الشاحن عندما تعاقّد مع الناقل لم يكن يمثله ولم يكن نائباً عنه لأن النيابة لا تكون إلا باتفاق أو نص أو حكم ، وأنه أى المرسل إليه يعتبر من الغير أمام مشاركة الإيجار وسند الشحن ، وليس للعقد أثر على غير عاقيه صبقاً للمادة ١٤٥ مدنى) .

وحكمت أنه « متى اعتبر المرسل إليه طرفاً ذا شأن فى سند الشحن فإنه يكون بهذه الصفة قد ارتبط به وبما جاء فيه من شرط التحكيم ويكون بذلك فى حكم الأصيل فيه ، ومن ثم فلم تكن الشركة الشاحنة نائبة عن

المرسل إليه في سند الشحن حتى يتطلب الأمر وكالة خاصة أو حتى يقال أن هذه الشركة قد تصرفت في شأن من شؤون المرسل إليه وهي لا تملك حق التصرف فيه^(١).

وأخيراً قضى أن المنازعة في شرط التحكيم نزاع موضوعي لا يجوز ابدأه لأول مرة أمام محكمة النقض^(٢) وأنه لا يتعلق بالنظام العام ومن ثم يجوز النزول عنه صراحة أو ضمناً وليس للمحكمة أن تقضى بأعمال الشرط من تلقاء نفسها وإنما يتعين التمسك به قبل الكلام في الموضوع.

تقول المذكرة الإيضاحية للقانون :

١٩٣ - يتناول هذا الباب أهم موضوعات قانون التجارة البحرية ، وحوله تدور الموضوعات الأخرى :

ويستغل المالك السفينة بوجوه عديدة . فقد يؤجرها مجهزة أو غير مجهزة وقد يتولى تشغيلها لحسابه في عمليات النقل أو القطر أو الارشاد وإذا كان صحيحاً أن الاستغلال المباشر هو أكثر ما يقع في العمل ، فإن تأجير السفن ليس بالأمر النادر ، إذ كثيراً ما تحتاج المنشآت التجارية الكبرى إلى استئجار سفينة بأكملها أو إلى استئجار جزء منها لنقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات ، بل كثيراً ما تضطر شركات النقل البحري نفسها إلى استئجار سفن شركات أخرى لمواجهة ضغوط طلبات النقل في مواسم معينة .

وحرصاً على وضوح الغرض خصص المشرع لكل وجه من وجوه الاستغلال فصلاً قائماً بذاته ولو اقتضى الأمر بعض التكرار .

ففي الفصل الأول تكلم المشروع في إيجار السفينة مجهزة وغير مجهزة ، وجمع النوعين في أحكام عامة قبل أن يفرق بينهما في فرعين منفصلين .

(١) ٧ فبراير ١٩٦٧ من ١٨ من ٢٠٠ .

(٢) ١٥ فبراير ١٩٧٢ من ٢٣ من ١٧٨ . ٢٤ مايو ١٩٦٩ من ١٧ من ١٢٢٢ .

وافتشحت المادة ١٥٢ الأحكام العامة بتعريف عقد ايجار السفينة معتمدة فى ذلك مضمون العقد ، أى ما يحمله من التزامات أساسية على طرفيه ، التزام على المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر طوال مدة العقد ، و التزام على المستأجر بدفع الأجرة .

واشترطت المادة ١٥٣ افراغ عقد الايجار فى محرر ، ولكنها لم تجعل الكتابة شرط صحة وانما مجرد شرط اثبات ، واستثنيت ايجار السفن الصغيرة التى لا تزيد حمولتها الاجمالية على عشرين طنا تاركا اثبات الاجارة فى شأنها القواعد العامة .

وحماية لحقوق الأشخاص الذين يتعاقدون مع المستأجر ، كالشاحنين والمسافرين ، لم ترتب المادة ١٥٤ على بيع السفينة المؤجرة انتهاء عقد الايجار . غير أن هذه الحماية مقيدة بعدم الأضرار بالمشتري فلا يحتج عليه بعقد ايجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفينة ، واستثنى من ذلك السفن الصغيرة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا .

ومنحت المادتان ١٥٦ و ١٥٧ المستأجر حقين هامين ما لم ينص العقد على ما يخالفها :

الأول : حق استغلال السفينة فى نقل الأشخاص ونقل البضائع ولو لم تكن مملوكة له .

والثانى : حق التأجير من الباطن ، ونظمت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة ١٥٧ آثار هذا التأجير ، فابقت على العلاقة المباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ولكنها أجازت للمؤجر - استثناء وضمانا لحقوقه - الرجوع على هذا المستأجر فى حدود ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي ، ويستمد الحق فى هذا الرجوع من النص ذاته .

وضمانا لدين الأجرة قررت المادتان ١٥٨ و ١٥٩ للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة فى السفينة وحق امتياز عليها . ومن الواضح أن الحبس أو الامتياز لا ينصب الا على البضائع المملوكة للمستأجر . أما البضائع

المملوكة للغير - كالمشاحن - فهي ضامنة لأجرة النقل المستحقة للمستأجر (الناقل) ولا يفيد المؤجر من هذا الضمان إلا إذا استعمل حق مدينة واسم هذا المدين في الرجوع إلى صاحب الشأن في البضاعة .

وحرصا على انتظام الملاحة البحرية ، أوجب المادة ١٥٨ اطلاق سراح البضاعة المحبوسة إذا قدم المدين كفالة تكفى لتغطية الدين . كما أوجب اخراجها وايداعها لكي لا تتأخر الرحلة أو تبجر السفينة وهي تحمل بضائع محجوزا عليها .

واختتمت المادة ١٦٠ الأحكام العامة بحكم خرجت فيه على القواعد العامة ، وهو اسقاط فكرة التجديد الضمى عند انتهاء عقد ايجار السفينة . وتبرير هذا الحل أن مالك السفينة غالبا ما يؤجرها قبل انتهاء العقود الجارية عليها بحيث تتعاقب الايجارات بغير انقطاع ولا بتعطل الاستغلال .

الباب الثانى

تأجير السفينة غير مجهزة (عارية)

الفصل الأول تعريفه وطبيعته

١٩٤ - النصوص :

مادة ١٦١ - إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل .

مادة ١٦٢ - (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللأستعمال المتفق عليه .

(٢) ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو عن الاستعمال العادى لها فى الغرض المتفق عليه ، وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى السفينة فيها معطلة .

مادة ١٦٣ - (١) يلتزم المستأجر بالمحافظة على انسفينة واستعمالها فى الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة .

(٢) وفى غير الحالات المنصوص عليها فى الفقرة (٢) من المادة السابقة يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها .

(م ١٢ - النقل البحرى)

مادة ١٦٤ - يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

مادة ١٦٥ - (١) يلتزم المستأجر برد السفينة عند إنتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي، ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على غير ذلك.

(٢) ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها.

(٣) وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى ويدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر تجاوز هذا المقدار.

مادة ١٦٦ - يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة.

مادة ١٦٧ - تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

١٩٥ - فلا شبهة إذن في أن العقد إيجار، وهو يخضع لقواعد الإيجار الواردة في القانون المدني وللقواعد التي أوردها القانون البحري، ونضيف كذلك قواعد القانون التجارى بوصف العقد عملاً تجارياً بالنسبة لطرفيه. ولكت ترتيب هذه القواعد- إذا قام بينها تعارض- يكون بإعطاء الأولوية لأحكام القانون البحري ثم للقانون

التجارى بوصف هذه وتلك نصوصاً خاصة بالنظر إلى أحكام عقد الإيجار المدنية التى تلى هذه النصوص الخاصة فى الترتيب^(١).

(١) أما فى فرنسا حيث لم يعرض للمسألة نص تشريعى فقد ثار الخلاف . فذهب رأى - قبل سنة ١٩٦٦ - إلى اعتباره مجرد إيجار يخضع لأحكام القانون المدنى فى إيجار المنقولات . وحجة هذا رأى أن العقد ينقل للمستأجر مجرد الانتفاع بالسفينة وحدها دون أن يلزم المالك بتقديم خدمة من أى نوع . ليون كان ورينو ٥ - ٦٧١ - ريبير فى كتابه دلو ز رقم ٢٧٩ ، بوننافيس رقم ٢٦ ، ونقض فرنسا ٢٧ مايو ١٩٢٠ دور ٢٣ ص ٢٢٠ (وتعليق) حيث طبقت على هذا العقد أحكام المادة ١٧٢٠ من القانون المدنى .

لكن رأياً آخر يفرق بين تأجير السفينة لاستغلالها فى الملاحة وتأجيرها لاستغلالها فى غرض آخر مثلاً كاستخدامها فندقاً عائماً أو مدرسة للملاحة . ويعتبر العقد فى الحالة الثانية مجرد إيجار يخضع للقانون المدنى ويسميه عندئذ location coque إذ لا يثير تنفيذه أى مشكلة خاصة خارجة عن نطاق هذا القانون . أما العقد فى صورته الأولى فهو عقد بحرى لأن محله ولو أنه مال منقول ، أى السفينة ، فإنه منقول له طبيعة خاصة تخضعه لأحكام غريبة عن تلك التى تحكم المنقولات عموماً ، فضلاً على أن الغرض من العقد هو استغلال السفينة فى الملاحة وهو انتفاع له أحكام خاصة نظمها القانون البحرى ولم يواجهها القانون المدنى . من ذلك مثلاً أن السفينة - على الأقل فى فرنسا وإنجلترا ومصر - تباشر الملاحة باسم مالكتها ولو كانت مؤجرة لشخص آخر ، ولا يعرف الغير عقد الأيجار لعدم وجود نظام لشهره ، ويظل الربان - لذلك - ممثلاً قانونياً للمالك ، وتتعرض السفينة لأتقاليها بإماتيازات الحقوق الناشئة عن استغلالها لصالح الغير طبقاً لأحكام القانون البحرى . وكذلك يكون المستأجر فى حكم المجهز المستغل - armateur-affruteur . - سأل أمام المالك عن نتائج العقد المبرم بينهما ، ولكن المالك يظل معروضاً للمسئولية أمام الغير وهذا وضع نظمه القانون البحرى دون القانون المدنى ، ولا يمكن - لذلك - التسوية بينه وبين الوضع الناشئ عن مجرد الإيجار المدنى .

وقد حسم القانون الصادر سنة ١٩٦٦ المسألة بتنظيمه الإيجار الوارد على سفينة غير مجهزة .

شوفو رقم ٦٦٢ ، بيليفر رقم ٢١ . ريبير ٢ - ١٣٧٩ يعتبره مشاركة زمنية أى عقداً بحرياً مصحوباً بشروط خاصة بكيفية استخدام السفينة . وقارن الجزء الأول منه رقم ٧٧٧ .

الفصل الثانى

« آثار العقد »

ويرتب عقد إيجار السفينة عارية على المؤجر التزاماً أساسياً بتسليم السفينة للمستأجر ، وعلى المستأجر الالتزام بتسليمها ، واستعمالها فى الحدود المتفق عليها ، وبردها عند إنتهاء حقه فى الاستعمال ، ودفع الأجرة .

التزامات المؤجر :

تسليم السفينة :

١٩٦ - وتقول المادة ١٦٢ (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه .

يقصد بذلك أن يضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر بالمعنى وبالكيفية المتفق عليها فى العقد . وينصب التسليم على السفينة المعينة فى العقد ، صالحة للملاحة وقادرة على أداء الخدمة المطلوبة ، وفى الموعد المضروب .

ويختص تسليم السفينة للمستأجر فى هذا العقد ، بأن يحرر محضر بحالتها عند التسليم وقائمة جرد بكل ما عليها من مواد وموّن ، لأنّ المستأجر يكون له أن يستخدم هذه المواد والموّن على أن يرد مثلها ويسوى بذلك ما نقص منها لأن أعباء الاستغلال عليه هو لا على المؤجر (م ٢/١٦٥) .

كما ينص غالباً على أن السفينة تدخل حوضاً جافاً للكشف على بدنها للتحقق من حالته قبل الاستلام . والسبب فى تحرير هذه المحاضر وإجراء هذا الكشف أن السيطرة الكاملة على السفينة تكون خلال العقد للمستأجر وليس للمؤجر عليه رقابة كافية ، ولهذا كان لابد من هذه الإجراءات للتأكد

من سلامة الشيء المؤجر وهو في يد المستأجر وأنه لم يصبه ضرر يجاوز ما يسببه الاستعمال العادى .

والأصل أن تكون نفقات المعاينة عند التسليم على المستأجر ، ونفقات إجراءات رد السفينة على المؤجر .

وقد ينص في المشاركة ، وهذا غالب ، على أن من حق المؤجر أن يعين من طرفه ضابطاً يظل على السفينة يكون عيناً له في مراقبة تنفيذ نصوص المشاركة ، وعلى أن يدفع المستأجر أجرته .

صلاحية السفينة للملاحة :

١٩٧ - وعلى للمؤجر أن يضع السفينة المعينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفي حالة صلاحية للملاحة وللاستعمال المتفق عليه . ولكنه - كما هو الحال في الإجارة الزمنية أى بالمدة (م ١٧٣) والإجارة بالرحلة (م ١٨٠) يلزم بإبقاء السفينة صالحة طوال مدة العقد ، وإن كانت المادة ٢/١٦٢ قد أوردت تفصيلات فيما يتعلق بالتزام المؤجر في هذا الشأن .

فتقول المادة ٢/١٦٢ كما يلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو استبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادى لها في الغرض المتفق عليه . وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى السفينة فيها معطلة .

استعمال السفينة :

١٩٨ - تضيق هنا سلطات المؤجر في استعمال السفينة ولهذا تتسع سلطات المستأجر بشكل واضح . فللمستأجر أن يحافظ على السفينة واستعمالها فيما خصصت له وطبقاً لأحكام المشاركة ، والمفهوم حتماً أن يكون استعمالها في عمليات نقل مشروعة وفي الحدود الجغرافية المتفق عليها .

وقد يحتاج المستأجر إلى إجراء تعديل في حجرات السفينة أو تقسيمات عابرها والأصل أن ليس له الحق في ذلك دون إذن المؤجر ، ويقلب أن يتفق على العقد على حق المستأجر في ذلك وعلى حدود هذا الحق ويكون ذلك على نفقته وبشرط إعادة السفينة عند إنتهاء العقد إلى أصل حالتها عند استلامها^(١).

وأشارت إلى هذه المعانى كلها المادة ١٦٣/١ ، ولكنها وضعت حداً لحرية المستأجر بحيث لا يؤدي إلى تعريض المؤجر للمواخذة من جانب الجهات الادارية ، فقيدتها بأن لا يخرج استعمال السفينة عن الغرض المعين لها طبقاً لخصائصها الثابتة في ترخيص الملاحة ، فقالت : « يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة » . وهكذا يكون المستأجر - في استعماله السفينة مقيداً على الأقل بقيدتين : الأول الغرض الوارد في العقد والثاني مراعاة الخصائص الفنية الواردة في ترخيص الملاحة . وقد يرد عليه قيد ثالث مما جرى عليه العرف .

مادة ١٦٣ - (١) ! يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة .

(٢) وفي غير الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة ١٦٢ يلتزم المستأجر باصطلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها .

وإذا كان الإيجار لشركة ذات خط منتظم فكثيراً ما يحتفظ المستأجر بحق رفع علم شركته عليها ودهانها بلونها .

أما رفع العلم الوطني فلا يخضع لإدارة الطرفين بل لسلطات دولة السفينة ، وقد يكون للمستأجر أن يستأذن دولته في رفع علمها على السفينة المستأجرة وإنما يلاحظ أن للمجهز الاعتراض على ذلك .

(١) بيليفر رقم ٣٤ . ببس ص ١١ .

ويلاحظ أن التأمين على السفينة عقد مستقل عن إيجارها ، ويسرى ضمانه أيّاً كان المستقل وإياً كان من أبرمه منهما . ويشترط المجهز الحريص أن يقوم هو بإيرامه ليضمن عدم وجود مسموحات كبيرة ، وأنه ميرم بقيمة السفينة وأن حقه لا يتعرض للسقوط بسبب عدم دفع القسط فى موعده . وعادة يؤمن المالك من مسؤوليته بوصفه مالكاً أو حارساً للشيء ويؤمن المستأجر من مسؤوليته بوصفه ناقلاً .

وأخيراً يتحمل المستأجر كافة الالتزامات التى تقع على المجهز أمام السلطات والجهات الإدارية ، كالجمرك والشرطة والإدارة الصحية .

إعادة تأجير السفينة :

١٩٩ - كان المفروض أن يدخل فى استعمال السفينة إستغلالها فى نقل بضاعة المستأجر أو قيامه بنقل بضائع للغير بنظام سندات الشحن ، ولكن لا يجوز للمستأجر أن يعيد تأجير السفينة عارية أو بمشارطة زمنية أو مشارطة بالرحلة ، ولا أن يتنازل لغيره عن حق من حقوقه الناشئة من عقد الإيجار ، لأن إستئجار السفينة عارية يسلط عليها المستأجر الجديد وقد يكون للمؤجر مصلحة فى عدم تمكين شخص آخر من السيطرة على السفينة ، ومع ذلك قررت المادة ١٥٧ فى الفصل الأول من الباب الثالث ، تحت عنوان الأحكام العامة :

(١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك .

(٢) ويظل المستأجر الأصلي فى حالة الإيجار من الباطن مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة من عقد الإيجار .

(٣) ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي وذلك دون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية .

وتقرر المادة ١٥٦ للمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك .

تعيين الربان والطاقم :

٢٠٠ - ولما كان السفينة تؤجر - فى هذه الصورة - غير مجهزة فالمستأجر هو الذى عليه تزويدها بالبحارة اللازمين لها ، وهو المسئول عن ذلك . ويقلب أن تنظم المشارطات مباشرة هذا الحق فتنص على أن المستأجر له حق تعيين الربان ورئيس الميكانيكيين بشرط موافقة المؤجر ، وبأن للمؤجر حق طلب تغيير أى هذين الشخصين عند الاقتضاء ما دام لهذا الطلب ما يبرره - وعلى المستأجر دفع مرتبات الطاقم ونفقات طعامهم وغير ذلك من النفقات لأنها تدخل فى نفقات استغلال السفينة التى يتحملها بمقتضى العقد^(١) ولكن أمام أفراد الطاقم لا يكون مسئولاً عن حقوقهم إلا الشخص الذى تعاقده معهم ولو كان بمقتضى المشاركة ليس هو الذى يتحمل فى نهاية الأمر هذه الأعباء .

ولما كان من جوهر العقد أن لا يرد على السفينة مجهزة فإن بحارتها لا يكونو بأى حال تابعين للمؤجر ، فذا كان متفقاً على هذه التبعية فقد العقد وصفه كإيجار للسفينة غير مجهزة - ولكن من الجائز أن تسلم السفينة للمستأجر بما عليها من بحارة وهنا لا تتغير طبيعة العقد بشرط أن ينتقل هؤلاء من تبعية المؤجر إلى تبعية المستأجر وأن يكون متفقاً على ذلك بين الطرفين^(٢) .

(مادة ١٦٤ - يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التى تقع على عاتق رب العمل . ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها) .

أعباء استخدام السفينة :

٢٠١ - تقول المادة ١٦٣ من القانون المصرى « يلتزم المؤجر .. بإصلاح الأضرار التى تحدثها القوة القاهرة والأضرار التى يقتضيها الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادى للسفينة فى الغرض المتفق عليه » ، وقد رأينا أن هذا الالتزام على المؤجر امتداد للالتزام المنصوص عليه فى المادة ١٦٢ بتسليم المستأجر السفينة فى حالة صالحة للملاحة ..

(١) نقض فرنسى مبنى ١٦ نوفمبر ١٩٢٨ ملحق نور ٨ ص ٨ .

(٢) لوكلير رقم ٧٥ .

٢- أعباء الإستغلال :

ويتحمل المؤجر بالنص عبء الاستعمال العادى للملاحة باعتبار أنه يدخل فى تقدير الأجرة ، وإنما لا مانع من الاتفاق على رفعه عنه .
والنص خاص بالأضرار الناشئة عن الاستعمال العادى ، فلا ينصرف إلى الأعباء المالية للإستغلال وغيرها مما هو لازم للملاحة فهذه يتحملها المستأجر .

وإذا أصبح المستأجر حراً وذا سلطة فى إستعمال السفينة فله عليها السيطرة التامة كما لو كانت مملوكة له ، ويتحمل كافة مصاريف وأعباء استعمالها واستغلالها ، وعليه أن يحافظ عليها فى الحالة التى تسلمها بها ، ويحرص على إجراء الكشف الفنى عليها وإصلاحها كلما دعا الحال إلى ذلك ، وإنما على المالك مصاريف الكشف عليها ، بمعرفة شركة الإشراف لتقدير درجتها أو التأكد من بقائها على درجتها السابقة^(١) ما لم يتفق على غير ذلك .

وعلى المستأجر أن يجرى للسفينة العمرة السنوية ، وتجديد طلائها بحسب أصول العادة المتبعة .

ويقلب النص فى الاتفاق على أن المستأجر يستبقى الوقود الموجود عليها عند استلامه إياها على أن يدفع ثمنه للمجهز ، وعلى أن المؤجر يستبقى الوقود الموجود بها عند ردها بإنهاء العقد ، على أن يقدر الثمن فى الحالتين تبعاً لسعر السوق فى ميناء الاستلام والرد .

٢٠٢ - ولما كانت السيطرة الكاملة على السفينة تترك للمستأجر أن ينفرد بحرية استعمالها - على النحو المتقدم - فإنه يتحمل نتائج المخاطر البحرية كالتصادم والمخاطر الحربية التى تتهددها فى ملاحيتها ، ولهذا يقلب النص على أنه يلتزم بالتأمين على السفينة ضد هذه المخاطر (م ١٦٤) ، وقد يقوم المجهز بإبرام هذا التأمين وإن كان المستأجر - بمقتضى العقد - هو الذى يتحمل القسط الواجب ، على ما سبق ذكره .

ويكون المستأجر مسئولاً أمام الغير عن نتائج أفعال الربان والبجارة بوصفهم تابعين له ، كما أن الربان يمثله فيسأل هو عن

التصرفات التي تصدر عنه متعلقة بالسفينة والرجلة ، وذلك إيا كانت طريقة تعيين هؤلاء البحارة . ولهذا «يضمن المستأجر للمؤجر رجوع الغير عليه لسبب يرجع إلى إستقلال المستأجر للسفينة» (لو رفعت الدعوى على المؤجر بسبب هذا الإستغلال م ١٦٦ مصرى) .

كما يعتبر المستأجر هو الحارس المسئول عن السفينة طبقاً لقواعد المسئولية على أساس الحراسة^(١) .

النص على أن المستأجر يضمن رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة (م ١٦٦) يفهم منه أن المشرع يستبعد الأضرار الناشئة عن عيب السفينة ، وهذه على المؤجر أن يتحملها في نهاية المطاف ، كما يستثنى من هذا الضمان حالة ما يهمل المستأجر إخطار المؤجر بعيب ظهر السفينة وسبب ضرراً للغير .

رد السفينة إلى المؤجر :

٢٠٣ - وبإنتهاء مدة العقد يلتزم المستأجر برد السفينة إلى المستأجر ، في المكان وبالكيفية المتفق عليها ، فإن لم يتفق كان الرد في ميناء تسليم السفينة وبحالتها كما تلقاها عند بدء الانتفاع ، مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادى (م ١٦٥ القانون المصرى) .

فإن كان بالسفينة تلف كان المستأجر مسئولاً عن تعويضه ، ما لم يثبت نسبته إلى سبب أجنبى عنه ، فعندئذ يتحمل المؤجر تبعه هذا التلف ومن باب أولى يتحمل تبعه هلاك السفينة بقوة قاهرة .

وحكم فى ذلك^(٢) أنه فى إيجار السفينة عارية متى نص على أن المستأجر ملزم برد السفينة عند إنتهاء مدة العقد إلى المالك بحالتها التى تلقاها به مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادى فإن هذا النص لا خروج فيه على القواعد العامة ويعتبر تطبيقاً لنصوص القانون

(١) السين التجارية ٢٩ إبريل ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٥٩٩ .

(٢) نقض فرنسى عرائض ٢٧ مايو ١٩٢٠ ملحق دور ٨ ص ٢٩٢ ، نقض منى ٢١ يونيو

١٩٢٢ ملحق ١٠ ص ٢٤٠ ، فارونى موسوعة دلوذ تحت كلمة Arretement رقم ٢٩ ، ريبير ٢ -

١٢٨١ ص ٢٩٧ .

المدنى . ولذا فلا يبرأ المستأجر من مسئولية ما أصاب السفينة إلا بإقامة الدليل على نسبته إلى قوة قاهرة أو خطأ من الغير^(١) .

ضمان المستأجر رجوع الغير على المؤجر تقول المادة ١٦٦ أن يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة .

ومعنى ذلك أنه إذا رجع الغير الذى أصابه ضرر يقبل السفينة أو بفعل التابعين لها على المؤجر وحكم عليه بالتعويض فلن له أن يرجع على المستأجر بما دفعه أو يدخله فى الدعوى المرفوعة عليه منهم ، لأن إدارة السفينة هى للمستأجر كما قدمنا (م ١٦٤) .

٢٠٤ - والأصل أن ينتهى حق المستأجر فى الانتفاع بالسفينة ويكون للمؤجر حق إستردادها فى الموعد المبين بالعقد (م ١٦٥) ، وكثيراً ما ينص فيه على حق المستأجر فى إبقاء السفينة تحت يده لإتمام رحلة تقوم بها وقت حلول الموعد المنصوص عليه لردّها إلى المؤجر ، بشرط أن لا تزيد مدة الاستبقاء الجديدة على شهرين من تاريخ إنتهاء العقد ، وقد ينص على أن للمستأجر حق إختيار مد العقد لمدة أخرى بشرط أن يخطر المؤجر برغبته قبل إنتهاء المدة الأولى^(٢) ، فلن لم يتفق على شىء من ذلك فلن القانون يقضى أنه « وإذا تأخر المستأجر فى رد السفينة لسبب يرجع إليه إلزام بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى وبدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك ، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار » (م ٣/١٦٥) .

ومنعا لكل مناقشة حول افتراض تجديد العقد لمدة جديدة بسبب استمرار بقاء السفينة فى يد المستأجر بعد إنقضاء المدة الأصلية تقضى المادة ١٦٠ المستأجر من مسئولية ما أصاب السفينة إلا بإقامة الدليل على نسبته إلى قوة قاهرة أو خطأ من الغير^(١) .

(١) السنين التجارية ٢٩ أبريل ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٥٩٩ .

ويرى بعض الشراح أن « المستأجر - إذ تنتقل إليه السيطرة الكاملة على السفينة وهو الذى يختار

٢٠٥ - والأصل - كما قدمنا - أن ينتهى حق المستأجر فى الانتفاع بالسفينة ويكون للمؤجر حق إستردادها فى الموعد المبين بالعقد ، وكثيراً ما ينص فيه على حق المستأجر فى إبقاء السفينة تحت يده لإتمام رحلة تقوم بها وقت حلول الموعد المنصوص عليه إردؤها إلى المؤجر ، بشرط أن لا تزيد مدة الاستبقاء الجديدة على شهرين من تاريخ إنتهاء العقد ، وقد ينص على أن للمستأجر حق إختيار مد العقد لمدة أخرى بشرط أن يخطر المؤجر برغبته قبل إنتهاء المدة الأولى^(١) .

ومنعا لكل مناقشة حول إفتراض تجديد العقد لمدة جديدة بسبب استمرار بقاء السفينة فى يد المستأجر بعد إنتضاء المدة الأصلية تقضى المادة ١٥٣ أنه : لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة له ، وذلك طبعاً ما لم يكن هناك اتفاق مخالف ، أو ما لم توجد ظروف تقطع بانصراف نية الطرفين إلى هذا التجديد ، ففى هاتين الحالتين يمكن القول بوجود نية الطرفين إلى تجديد العقد .

أفراد الطاقم ويعينهم - يتحمل تبعه المخاطر البحرية والمخاطر الحربية (ببيليفر رقم ٢٢) ولهذا فإن هذه المشاركات تنص على أن للمستأجر يكون عليه أن يغطى نفسه من هذه المخاطر بالتأمين منها - وهذا للرائ قد يوحى أنه إذا هلكت السفينة يمثل هذه المخاطر فإن على المستأجر أن يعوض المؤجر بقيمتها ، ولكن عبارة الكاتب اللاحقة على الفقرة المذكورة تورد تطبيقاً لرايه يخالف هذا الاستنتاج إذ يقول ، وترتيباً على ذلك إذا هلكت السفينة فليس للمستأجر أن يرجع على المؤجر بسبب فسخ العقد لهذا السبب .

الفصل الثالث

تقادم الحقوق الناشئة من العقد

٢٠٦ - تنقضى المادة ١٦٧ أن «تنقضى الحقوق الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها» .

وينطبق النص في تحديد نقطة بداية سريان مدة السنة على حالتين :
الحالة الأولى : حالة رد السفينة إلى المؤجر ، والمقصود ردها عند نهاية العقد باعتبار أن هذا الفعل يطابق نهاية حق المستأجر في الانتفاع بالسفينة وأن عنده يسوى الحساب بين المؤجر والمستأجر وتستحق لكل منهما حقوقه لدى الآخر .

والحالة الثانية : هي حالة ما لا ترد السفينة إلى المؤجر إطلاقاً بسبب هلاكها ، ولما كان هذا الهلاك قد لا يتأكد وذلك مثلاً إذا انقطعت أخبارها فقد وقف المشرع عند مظهر شكلي لهذا الهلاك هو شطب السفينة من سجل السفن وجعله نقطة بداية سريان التقادم .

والظاهر أن هذا التقادم السنوي مبني على رغبة المشرع في أن تصفى بسرعة العلاقات الناشئة عن تنفيذ العقد حتى لا تتعقد عمليات طرفيه ، ولذا فهو لا يقوم على قرينة الوفاء ، شأنه في ذلك شأن صور التقادم الأخرى المقررة في عقود النقل البحري عموماً ، ولذا فهو لا يمكن هدمه بتوجيه اليمين إلى المدين .

٢٠٧ - تقول المذكرة الإيضاحية :

ثم انتقل المشروع إلى نوعى الإيجار ، فتناول كلا منهما على حدة وبدأ بإيجار السفينة « غير مجهزة » قاصدا بهذا الاصطلاح أحد وضعين : إما تأجير السفينة عارية بلا بحارة ولا مؤن ولا لوازم إلا الحد الأدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لتسييرها فى البحر بصورة مأمونة ، وإما تأجيرها بتجهيز ناقص . وفى كلا الوضعين يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر بالحالة المتفق عليها (المادة ١٦١) .

وأوضحت المادة ١٦٢ كيفية تنفيذ هذا الالتزام الأساسى ، فأوجبت على المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة بوجه عام وللإستعمال المتفق عليه بوجه خاص ، وإبقاء المؤجر ضامنا لهذه الصلاحية طوال مدة العقد . ولهذا ألزمته بإصلاح ما يصيب للسفينة من تلف إذا نشأ ذلك عن القوة القاهرة أو عن عيب ذاتى أو عن الاستهلاك العادى . وينبئ على ذلك أنه لاضمان على المؤجر إذا نشأ التلف عن فعل المستأجر أو عن إستعماله السفينة استعمالا غير عادى أو فى غير الغرض المتفق عليه بل أن المستأجر يلتزم فى هذه الفروض بإصلاح التلف .

وإذا استطاع المؤجر إصلاح التلف فى أربع وعشرين ساعة فعادت صالحة للملاحة ، مر الحادث بغير عواقب . إما إذا ظلت السفينة معطلة لأكثر من ذلك فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة .

الباب الثالث

أحكام مشتركة

بين الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة

عموميات :

٢٠٨ - وضع القانون تعريفاً وقواعد موحدة لتأجير السفينة مجهزة ، أى جاهزة للسير فى البحر وتنفيذ الرحلات كما يقضى عقد تأجيرها ، فبدأ فى المادة ١٦٨ بقول «إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة» .

ثم عرض القانون لأحكام المسؤولية ، سواء مسئولية المؤجر ومسئولية المستأجر ، فقضى أن يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت هو (١) أنه قام بتنفيذ إلتزاماته كاملة (٢) وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره (٣) أو تقصير تابعيه فى تنفيذها .

ثم أورد احكاما مشتركة بين الصورتين ، تدور حول أربع مسائل سنعرضها ، ثم ندرس الإيجار بالمدة ، ويليه الإيجار بالرحلة .

وفى المذكرة الايضاحية :

٢٠٩ - اما إيجار السفينة مجهزة فيقع بصورتين : التأجير لرحلة أو لرحلات معينة ، والتأجير لمدة معينة وجمع المشروع الصورتين فى احكام مشتركة قبل أن يتناول كلا منهما على حدة .

٢١٠ - وتدور الأحكام المشتركة حول أربع مسائل :

الأولى: التزام المؤجر بوضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر، الأمر الذى يقتضى أن تكون صالحة للملاحة وللغرض المتفق عليه، وأن تكون كاملة التجهيز (المادة ١٦٨).

الثانية: مسئولية المؤجر عن تعويض الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر على السفينة. وللمؤجر دفع هذه المسئولية بإثبات أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة، أو أن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه، الأمر الذى يقتضى أن يثبت السبب الأجنبى، كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتى فى البضاعة أو فعل المستأجر أو فعل تابعيه (المادة ١٦٩). ويلاحظ أن المشروع لم يفتح الطريق أمام المؤجر للتوصل من المسئولية بإثبات أن الضرر نشأ عن خطأ ملاحى، من الربان أو من تابعيه، لأن المشروع قوض الدفع الخاص بالخطأ الملاحى فى كل مجال.

الثالثة: مسئولية المستأجر عن تعويض الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع الأخرى المشحونة فيها إذا نشأ الضرر عن استعمال السفينة استعمالاً معيباً أو عن عيب فى بضائعه (المادة ١٧٠).

الرابعة: تحديد مدة قدرها سنتان تسقط بها الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة. وتولت المادة ١٧١ بيان كيف يبدأ سريان المدة فى حالتى التأجير بالرحلة والتأجير بالمدة.

- وسيأتى شرح كل ذلك عند الكلام فى صورتى الإيجار المذكورتين:

١٩٣ - وفيما يلى نصوص القانون فى هذه الصور:

الباب الرابع

إيجار السفينة مجهزة

١ - الأحكام العامة.

مادة ١٦٨ - إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة.

مادة ١٦٩ - يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها.

مادة ١٧٠ - يسأل المستأجر عن الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئاً عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب فى البضائع التى وضعها فيها.

مادة ١٧١ - (١) تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضى سنتين ويبدأ سريان المدة فى حالة التأجير بالمدة من تاريخ إنقضاء مدة العقد أو من تاريخ إنتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقاً للفقرة (٢) من المادة ١٧٨ أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلاً.

(٢) ويبدأ سريان هذه المدة فى حالة التأجير بالرحلة من تاريخ إنتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلاً، وتنتهى الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التى وضعها المستأجر فيها.

(٣) ويبدأ سريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

الباب الخامس

تأجير السفينة بالمدة

Time-Charter

الفصل الأول

طبيعة العقد وتكوينه

تعريف :

٢١١ - عرضنا من قبل لتعريف السفينة بإيجار بالمدة ، وقلنا أنسب العقد الذى بمقتضاه يكون للمستأجر حق الانتفاع بالسفينة مدة معينة ، وهو يتميز بأن المستأجر تكون له إدارة السفينة ، على الأقل من الناحية التجارية ، وهو لذلك لا يكون إلا على سفينة بأكملها لتعذر إعطاء هذه السلطة على ذات السفينة لعدة مستأجرين فى وقت واحد . كما يتميز بأن المؤجر يقدم للمستأجر - فضلا على الانتفاع بالسفينة ذاتها - خدمات الربان والطاقم ، وهذا ما يفرق هذا العقد عن الايجار الذى يرد على سفينة عارية ، على ما تقدم .

ويضع المشرع المصرى تعريفا لهذا العقد فى عبارة واحدة مع تعريف المشاركة بالرحلة ، مفرقا بينهما وبين إيجار السفينة غير مجهزة ، فيقول فى المادة ١٦٨ - وتأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه وضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة .

النصوص :

- مادة ١٧٢ - يذكر فى عقد إيجار السفينة بالمدة :
- (١) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .
 - (ب) اسم السفينة وجنيسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها .
 - (ج) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها .
 - (د) مدة الايجار .

مادة ١٧٣ - يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة

بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار ، كما يلزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد .

مادة ١٧٤ - (١) يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية للسفينة .

(٢) وتنقل الادارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والارشاد وغير ذلك من المصروفات ، ويلتزم الريان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الادارة .

مادة ١٧٥ - يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة ، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعة وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التي تبقى فيه السفينة غير صالحة للاستعمال .

مادة ١٧٦ - (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه .

(٢) وإذا انقطعت انباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نباء عنها .

مادة ١٧٧ - يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إعدار المستأجر ، وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه في طلب التعويض .

مادة ١٧٨ - (١) يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار برد السفينة في الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك .

(٢) وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة ، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة .

(٣) ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك.

٢١٢ - طبيعة العقد : يرى ريبير^(١) أنه مزيج من إيجار الأشياء والخدمات لأن المؤجر لا يتعهد فقط بتقديم الانتفاع بالسفينة بل كذلك بتقديم خدمات الطقم ووضعها تحت تصرف المستأجر . وأنه إذا احتفظ المؤجر بالأدارة الفنية كان العقد أقرب إلى المقاولة وينقلب إلى عقد مقاولة نقل لأن المؤجر فيه يتعهد عندئذ بتنفيذ عمليات نقل لحساب المستأجر .

ولكن الراجح أن مشاركة الإيجار الزمنية تدخل في معنى الإيجار لأن ما يتعهد به المؤجر هو تمكين المستأجر من حرية استغلال السفينة ، وهو يمكن المستأجر بذلك من تنفيذ عملية النقل بتقديم الوسيلة إليها ولكنه لا يقوم بها بنفسه ، ويبدو هذا المعنى واضحاً على الأقل في حالة ما يتخلى المؤجر للمستأجر عن الإدارتين الفنية والتجارية ، فالمستأجر إذ يتلقى الإدارة الفنية والتجارية للسفينة فإنما يتلقى بذلك حرية استغلال سفينة بعينها ، وهذه السفينة كلها محل اعتبار ، ولهذا يعتبر العقد إيجاراً .

ولا يمنع من اعتبار العقد إيجاراً كون المؤجر يضع تحت تصرف المستأجر فضلاً على الانتفاع بالسفينة ، خدمات الطاقم كذلك^(٢).

وهذا ، وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية بهذا المعنى بقولها أن « عقد مشاركة الإيجار الزمنية الذي به تضع شركة ملاحية تحت تصرف شركة أخرى سفينة لنقل بضاعة ، وإن اعتبر في الوقت ذاته مزيجاً من إيجار الأشياء وإيجار الخدمات فإن له مع ذلك وصف مشاركة الإيجار الذي تشير إليه المادة ٦٣٣ من المجموعة التجارية »^(٣).

(١) ريبير ٢ - ١٣٨٢ - ٢ .

(٢) بونتافيس رقم ٢٩ ، روبيير في ملحق ريبير رقم ١٣٨٠ - ٢ .

(٣) بونتافيس رقم ٣٠ .

وقد رتب القضاء على نفي صفة النقل عن هذا العقد نتائج هامة ، منها أن المؤجر لا يعتبر أمام الغير جارساً للسفينة المؤجرة . نقض ١٦ مايو ١٩٦٢ ، بحري فرنسي ١٩٦٢ ص ٥٢٦ وفي الفصلية التجاري ١٩٦٢ ص ٧٧٧ تطبيق جوجلار . بأنه لا يضمن للمستأجر ما يصيب البضاعة المشحونة من ضرر إلا إذا كان هذا الضرر سببه سوء حالة السفينة وعدم صلاحيتها للرحلة والنقل المتفق عليه موبيلييه ١١ أبريل ١٩٦٢ تلوز ١٩٦٢ ص ٧٦٢ تطبيق شوفو . وانظر تطبيق جوجلار في الفصلية ١٩٦٢ ص ١٤٥ و ١٤٦ .

ويقول الأستاذان باين وايفامى « أن المشاركة « بالرحلة » أو المشاركة الزمنية « تخول المستأجر مجرد الحق فى أن تنتقل بضاعته بسفينة معينة ولا تنتقل حيازة السفينة والسيطرة عليها إلى المستأجر ، بل يباشر المؤجر حقوقه عليها من خلال الربان والطاقم الذين يستخدمهم (ص ١٠) ولكن فى المشاركة ينقل الحيازة by demise يضع المستأجر وقوده وزيوته على السفينة ويستأجر البحارة الذين يكونون تابعين له وإليه تنتقل حيازة السفينة وإدارتها وبالتالي لايسأل المالك عن البضاعة المشحونة على السفينة اثناء تأجيرها بهذه الصورة » .

وعندنا هذا العقد نوع من الايجار البحرى ، يصرح بذلك عبارة المشرع فى المادة ١٨١ ، ويؤيده تحليل العقد على نحو ما يتجه الرأى الراجح فى فرنسا .

٢١٣ - تكوين العقد : يتم إبرام هذا العقد طبقاً للقواعد العامة فى إبرام العقود ، والقواعد الخاصة التى تتبع عملاً فى إبرام عقود إيجار السفن ، والسابق عرضها فى الباب الأول وذلك من حيث تحديد اطراف العقد وسلطة الوكلاء والسماسة وحقوقهم ، وتحديد السفينة وموضوع وكيفية الانتفاع ، والأجرة ، وفسخ العقد ، والقانون الذى يحكم العلاقات الناشئة عنه . كما يخضع العقد لأحكام خاصة سنعرض لها فى موضعها .

تقول المادة ١٨٩ - يذكر فى عقد ايجار السفينة بالمدة :-

- ١ - اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .
- ب - اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الاوصاف اللازمة لتعيينها .
- ج - مقدار الاجرة او طريقة حسابها .
- د - مدة الايجار .

الفصل الثانى

آثار العقد

٢١٤ - فكرة عامة : يهدف استئجار السفينة مجهزة إلى سد حاجة تاجر يريد بها جاهزة لينتفع بها فوراً ، فيطلب من المجهز - إلى جانب - الانتفاع بالسفينة - الافادة من خدمات هذا المجهز ، أى يطلب إليه أن يقدم بجانب السفينة وأدوات استغلالها أن يتولى هو إدارتها التجارية والمالية ، فيبدو المجهز ليس فقط كراسمالى يقدم ماله بل أيضاً كخبير يقدم خبرته وخدماته ، وهو بذلك يرفع عن المستأجر أعباء كثيرة : ذلك أن التعاقد مع أفراد الطاقم ليس عملاً يسيراً ، فهو ليس مطلقاً من كل قيد بل يخضع لشروط قانونية وإدارية وإجراءات كثيرة ، فضلاً عن تدبير إطعامهم ورعايتهم الصحية والاجتماعية ، وهذا كله يتطلب تنظيمًا قد لا يكون لدى المستأجر . كما يجب تزويد السفينة بما يلزم استغلالها من وقود ومياه عذبة وأدوات وزيتوت وهو عمل يتحملة المجهز فى الإيجار بالمدة لأنه عبء يدخل بطبيعته فى إعداد السفينة للاستغلال ما لم يرد شرط بإلقائه على المستأجر ، كذلك الشأن فى خصوص الأعباء المالية للرحلة وما تتطلبه أثناء تنفيذها كمرتبات وأجور ورسوم الموانئ والارشاد وغيرها ، وهى كلها تقع على المجهز بحسب الأصل ، وأخيراً هناك عمال البر الذين يلزمون لتيسير عمليات السفينة فى الموانئ المختلفة عند الرحيل وأثناء الطريق وعند الوصول .

وهكذا يكون على المؤجر التزامات بعضها خاص بالسفينة ذاتها وبعضها يتعلق بالخدمات التى عليه تقديمها ، هذا إذا نظرنا جهة المجهز المؤجر .

فإذا نظرنا جهة المستأجر وجب البحث فى التزاماته من حيث دفع الأجر المتفق عليه والأعباء المالية الأخرى ، وضرورة احترامه القيود الخاصة باستعمال السفينة ثم ردها إلى المؤجر .

٢١٥ - تعداد : يرتب العقد للالتزامات على طرفيه : فيلتزم المؤجر التزاماً أساسياً يتلخص في تسليم السفينة في الموعد المحدد بالعقد وفي الميناء المتفق عليها بالشروط الواردة بالمشاركة، ويلتزم المستأجر باستلام السفينة، ودفع الأجرة، واستعمال السفينة بالشروط والكيفية وفي الحدود المتفق عليها أو التي يجرى بها العرف، ثم بردها عند انتهاء حقه في الاستعمال.

هذه هي الآثار المباشرة للعقد، ونسبها آثاراً مباشرة بالنظر أنها تترتب في ذمة الطرفين بمقتضى العقد ذاته. لكن تنفيذ العقد باستخدام السفينة فعلاً في النشاط الذي أجرت من أجله قد يعرض طرفي العقد أو أحدهما للمسئولية أمام الغير، ولهذا تنشأ علاقات بين الغير وأحد الطرفين نطلق عليها آثاراً غير مباشرة للعقد، وهو إطلاق مجازي لأي هذه الروابط في الحقيقة لا تنشأ عن العقد بل عن أسباب أخرى، ولكن لا يمكن إنكار أن تنفيذ العقد كان مناسبة انشائها، فضلاً على أن تسوية هذه العلاقات بين الغير ومن كان طرفاً معه فيها لا يقضى عليها فوراً، بل يغلب أن يكون لها انعكاس على علاقة الطرفين فيما بينهما، فلو وقع خطأ من الربان رتب ضرراً للغير فعلى من يكون رجوع المضرور؟ هل يرجع على المؤجر أم المستأجر، وعلى أي أساس؟ وإذا نجح في دعواه ضد أحدهما فهل يكون للمحكوم عليه - المستأجر مثلاً - أن يعود بدوره على المؤجر؟ لا شك إذن أن آثار المشاركة الزمنية لا يقف عند النظر في علاقة الطرفين فيما بينهما، بل يمتد إلى خارج هذه العلاقة ويتناول كذلك مركز كل من طرفيها أمام الغير.

تقول المذكرة الإيضاحية : أما التأجير بالمدة فقد استهلكت المادة ١٨٩ أحكامه بتعداد البيانات التي تذكر في العقد، تعداد لم يرد على سبيل الحصر، ولا يترتب على أهمال ذكر بعض لبيانات البطلان حتماً، وإنما يؤدي هذا الإهمال بداهة إلى إضعاف قدرة العقد على إثبات مختلف وجوه الاتفاق.

وتكلمت المادتان ١٩٠ و ١٩١ في إلتزامات المؤجر، فأوجبت عليه أولاً تقديم سفينة صالحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ نوع النقل المبين في العقد. والإلتزام هنا - كما هو الشأن في الإيجار بالرحلة - إلتزام بقاء يظل

عالمياً بذمة المؤجر طوال مدة العقد، الأمر الذي يقتضي أن يقوم بما تحتاجه السفينة من إصلاحات وتجهيزات خلال تلك المدة .

أما المستأجر ، فإلتزامه الأساسي هو دفع الأجرة . وتكلمت المادتان ١٩٢ و ١٩٣ في الظروف التي قد تطرأ فتعفيه من هذا الإلتزامات أو تجيز له طلب تخفيض الأجرة .

فنصت المادة ١٩٢ على إستحقاق الأجرة كاملة ولو توقفت السفينة بعض الوقت عن العمل بسبب حوائك الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو ازحام أرصفة الميناء ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر واحتاج إصلاحها مدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة .

وأبرأت المادة ١٩٣ المستأجر من الإلتزام بدفع الاجرة اذا هلكت السفينة أو صارت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر أو تابعيه .

وإذا انقطعت انباء السفينة ثم تبين هلاكها ، فلا تستحق الاجرة الا الى تاريخ اخر نياً عنها .

وإذا منعت المستأجر عن اداء الاجرة المستحقة عليه ، فقد منحت المادة ١٩٤ ثلاثة ايام بعد اذاره للوفاء ، فإذا ظل على حاله ممتنعاً او عاجزاً عنه ، استرد المؤجر حق التصرف في السفينة . واسترداد هذا الحق لا يحتاج إلى قضاء ، وإنما يقع بحكم القانون . ولم يهمل النص مصلحة المستأجر فأوجب على المؤجر نقل بضائعه الموجودة في السفينة الى ميناء الوصول مقابل اجرة المثل والتعويض ان كان له محل .

والإلتزام الأساسي الثاني الذي يقع على المستأجر هو رد السفينة عند إنتهاء مدة الإيجار ، ونظمت المادة ١٩٥ هذا الإلتزام فقضت بأن يكون الرد في الميناء الذي سلمت فيه السفينة إلى المستأجر ما لم يتفق على غير ذلك ، وبامتداد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة إذا إنقضت المدة أثناء السفر ، وبعدم تخفيض الأجرة إذا رد المستأجر السفينة قبل نهاية مدة الإيجار إلا إذا وجد إتفاق على التخفيض .

- لهذا ندرس أولا علاقة الطرفين أى التزام كل من المؤجر والمستأجر ثم ننظر فى مركز كل منهما من الغير الذى يتصل به السفينة المؤجرة .

الفرع الأول

التزامات المؤجر

المبحث الأول

تقديم السفينة

٢١٦ - تقديم السفينة : يهدف العقد إلى قيام المؤجر - بواسطة تابعه الرباط - بتنفيذ الرحلات التى يطلبها المستأجر بالسفينة المؤجر^(١) ، فالسفينة إذن محل اعتبار فى العقد وأول التزام على المؤجر هو أن يقدم السفينة محل الامتياز . ويقول هذا الالتزام كذلك فى المشاركة التى تنصب على السفينة عارية ، ولكن يضاف إليه فى المشاركة الزمنية التزام آخر هو تجهيز السفينة بالربان والبحارة اللذين لا يستغنى عنهما .

٢١٧ - تعيين السفينة : تحدد فى مشاركة Baltimore ، فى مقدمتها السفينة ، بقولها « أنه فى يوم اتفق بين مجهز (اسمها) حمولة كذا طن إجمالى وكذا طن صافى ، ودرجتها كذا وقوتها كذا حصان بخارى ، وحمولتها التجارية كذا طنة على أساس خط الشحن صيفاً بما فى ذلك مخازن الوقود والتموينات ومياه المراجل . وهى تتسع - بحكم تصميمها - لكذا قدم مكعب لحبوب صب أو مغلقة فى أجولة بدون مخازن الوقود الثابتة التى بها حالياً كذا طن .

« وتستطيع هذه السفينة أن تقطع وهى كاملة الحمولة حوالى كذا عقدة والعقدة هى ميل بحرى أى ١٨٥٠ متراً فى الساعة فى الجو الطيب والمياه الهادئة وباستهلاك حوالى كذا طن من أجود فحم أو حوالى كذا طن وقود سائل - وبين فلان المستأجر ، على الآتى » .

(١) أنظر فارو Warot ، فى موسوعة دالوز التجارى ج ١ سنة ١٩٥٦ باريس تحت كلمة Affrètement رقم ٣٤ .

ويلاحظ أن هذه البيانات تتضمن تحديد ما تستهلك السفينة من وقود لأننا سنرى أن المستأجر هو الذى يتحمله، ولهذا كان طبيعياً أن يعبره اهتمامه، بخلاف ماسنراه فى المشاركة بالرحلة.

٢١٨ - وضع السفينة تحت تصرف المستأجر :

ويتعهد المؤجر كذلك - عادة - أن يضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، ولهذا تقول المادة ٨ من مشاركة بلتيم تكون طاقة السفينة وحمولتها الكاملة، بما فيها الحمولة القانونية للسطح، تحت تصرف المستأجر، مع مراعاة ترك مساحة مناسبة وكافية للربان والضباط والبحارة والتجهيزات والملحقات ومفروشات السفينة وتموينها.

وتسلم السفينة للمستأجر، بمعنى أنها توضع تحت تصرفه، فى الزمان والمكان المعينين بالعقد (م ١٧٣ بحرى)، وتحدده المادة الأولى من مشاركة بلتيم بقولها «تسلم السفينة فى ميناء كذا فى محطة خالية حيث يمكنها أن تظل عائمة وفى أمان، طبقاً لتعليمات المستأجر...

وسنعود إلى تفصيل معنى «عائمة وفى أمان».

٢١٩ - تاريخه : يلزم أن يتم التسليم فى التاريخ المتفق عليه.

ويغلب أن لا يرد بالمشاركة تحديد ليوم معين يتم فيه التسليم بل تعين مدة يتم التسليم خلالها، وهو مسلك تفرضه ظروف الملاحة البحرية، إذ من المتعذر عملاً أن يحدد بالدقة الوقت الذى تصل فيه السفينة إلى الميناء الذى تسلم فيه إذا لم تكن موجودة به وقت إبرام العقد، ولهذا يكون من الأفضل أن يحتاط المؤجر لمواجهة فرض تأخرها عن يوم معين أو وصولها قبله، فيعين مدة يكون التسليم خلالها بحيث لا يتأخر ذلك عن موعد أقصى.

وكثيراً ما ينص بالمشاركات على أنه إذا انتهت المدة المقررة لتسليم السفينة دون أن تسلم بالحالة والشروط المتفق عليها للمستأجر كان للمستأجر أن يفسخ العقد. (م المادة ٢/٢٢ من مشاركة بلتيم)، وهو

(١) ويجدر بتسليم السفينة محضر استلام Procès-Verbal بين المؤجر والمستأجر. ويعتبر تاريخه هو تاريخ الاستلام، وبذا تبدأ مسئولية المستأجر عن السفينة : انظر محكمة باريس التجارية فى ٨ يناير ١٩٧٢ بحرى فرنسى. ١٩٧٢ ص ٤٨٧ تطبيق Lafage.

حل منطقي تقضى به القواعد العامة فى القانون ، ولكن المشارطة تحرص على نكره منعاً للمنازعة فى حق المستأجر فى الفسخ وخاصة إذا كان تأخر السفينة طفيفاً^(١) ، وهو بيان يفيد المستأجر إذ يمكنه من التخلص من عقد قد لا يكون له بالنسبة إليه فائدة فى ظروفه الخاصة .

وإذا استغل المستأجر حقه فى طلب فسخ العقد طبقاً لهذا الشرط فلا يكون له أن يطلب تعويضاً من المؤجر عما أصابه بسبب تأخر السفينة واضطراره إلى فسخ العقد لأن حرص المشارطة على تقرير حق المستأجر فى الفسخ يفهم منه ضمناً أن هذا هو كل ما للمستأجر فى الحالة التى يواجهها الشرط^(٢) .

وحق الفسخ مقرر للمستأجر وحده فإذا تنازل عنه فلم يطلبه ظل المؤجر ملزماً بتقديم السفينة المتفق عليها ولو متأخرة بعد الموعد الوارد بالعقد مادام المستأجر مصرّاً على التنفيذ ، فإن عجز المؤجر عن تقديم السفينة تسبب هلاكها - مثلاً - فلا يلزم بتسليم سفينة أخرى بدلاً منها مادام العقد لا يواجه مثل هذا الحل^(٣) .

(١) انظر حكم محكمة النقض الفرنسية الذى سبقته الإشارة إليه والصادر فى ٩ يونيه ١٩٦٠ .
(بهري فرنسى ١٩٦٠ ص ٥٨٩) حيث يقول « يعتبر فسخ المشارطة من جانب المستأجر تسرعاً لا مبرر له إذا كان تأخر السفينة تافهاً حيث أنها وصلت بالفعل وكانت موجودة بميناء الشحن منذ ٤٨ ساعة عندما وضعت البضاعة على السفينة التى استأجرها المستأجر بدلاً من الأولى - ويعتبر المستأجر مخطئاً إذا لم يعذر المؤجر باستلام البضاعة حيث أن اشتراط تاريخ معين للشحن لم يكن مقرونًا باتفاق على شرط فسخ » . والحكم خاص بمشارطة بالرحلة ولكن المبدأ المقرر به ينطبق كذلك على المشارطة الزمنية .

(٢) لافرنى ص ٣٦ .

(٣) لافرنى ص ٣٦ .

وإذا لم يرد بالعقد نص فى هذا الشأن فقد كانت المادة ١٦٠ من المشروع التمهيدى للقانون المصرى تقضى أن المؤجر يلتزم « بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وإلا كان للمستأجر فسخ العقد بشرط كتابة ، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر طلب التعويض دون حاجة إلى إعذار إلا إذا أثبت المؤجر أن عدم تنفيذ الالتزام غير ناشئ عن فعله .

وتضيف المشاركة عادة شرطاً آخر لتنظيم مسألة مباشرة حق الفسخ المقرر للمستأجر بمقتضى هذا الشرط، فنقول المادة ٢٢ من مشاركة بلتيم : إذا لم تسلم السفينة فى (تاريخ كذا) فللمستأجر حق الفسخ^(١) . وإذا لم يكن ممكناً تسليم السفينة قبل التاريخ المقرر للفسخ فعلى المستأجر - متى طلب منه ذلك - أن يعلن - فى ثمان وأربعين ساعة من تلقية إخطاراً بذلك - ما إذا كان يختار فسخ المشاركة أو أنه يقبل استلام السفينة متأخرة^(٢) .

ويطلق بمصطلح تاريخ الفسخ أو الإلغاء Cancelling date على التاريخ الأقصى المحدد لتسليم السفينة والذي يكون للمستأجر عنده أن يطلب فسخ المشاركة إذا لم تسلم إليه فيه . سنعود إلى الكلام عن تاريخ الإلغاء فيما بعد .

وإذا كان للمستأجر أن يفسخ العقد بمجرد تأخر المؤجر فهذا مفهوم لأن من الطبيعى أن يكون المستأجر قد رتب أموره على أن السفينة تسلم إليه فى موعد محدد بحيث ترتبك مصالحه لو أجبر على الانتظار بعده ، ولكن حصوله على التعويض لا يكفى له مجرد تأخر المؤجر ، فقد يكون هذا التأخر غير منسوب إليه فيكتفى بفسخ العقد دون تعويض من أحد

(١) ومعنى هذا النص .

١ - أن المؤجر ملزم بتسليم السفينة للمستأجر أى بوضعها تحت تصرفه ، بالكيفية المتفق عليها ، ولا جديد فى ذلك لأن هذا الالتزام ينشأ حتماً من العقد وهو روحه وجوهره .

٢ - «والأول» أى إذا تخلف المؤجر عن تنفيذ هذا الكلام كان للمستأجر الحق فى امرين : الأمر الأول ، أن يفسخ العقد أى أن يعتبره مفسوخاً وينصرف عن المؤجر ويتبرر بمصالحة بطريق آخر ، ولكن بشرط أن يخطر المؤجر كتابة بنية فى التخلّى عن العقد ، وليس للمؤجر أن يهتراض على رغبة المستأجر هذه ما دام أنه لم يسلم السفينة طبقاً لشروط العقد . وفسخ العقد من جانب المستأجر رخصة ، له أن لا يستعملها ويصر على تنفيذه وينتظر حتى تسلم السفينة إليه .

والأمر الثانى ، أن يطلب المؤجر بتعويض ما أصابه من ضرر بسبب عدم تسليم السفينة طبقاً للشروط المتفق عليها ولفسطوره إلى فسخ العقد .

والأصل أن المطالبة بالتعويض يجب أن يسبقها أذار المدين لاثبات تخلفه ، لكن النص يعنى «المستأجر من هذا الإجراء على أساس أن تخلف المدين المؤجر هنا ثابت بمجرد حلول موعد التسليم دون أن تسلم السفينة» .

فى نفس المعنى قرار تحكيم ٢٧ فبراير ١٩٦١ بحرى ١٩٦١ ص ٧٤٩ .

الطرفين للآخر ، ولهذا يقول النص أن للمستأجر « طلب التعويض دون حاجة إلى ائذار إلا إذا أثبت المؤجر أن عدم التنفيذ غير منسوب إلى فعله » ، والمقصود فعله الخطأ ، لأن فعله قد يكون خطأ فيحاسب عليه وقد يكون مجرداً من وصف الخطأ فلا محل لمساءلته عنه .

ومتى توافرت شروط الحكم للمستأجر بالتعويض فإنه يقدر على أساس الضرر الفعلى الذى أصاب المستأجر ، طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية التعاقدية .

٢٢٠ - **صلاحية السفينة للملاحة :** سبق أن تعرضنا لصلاحية السفينة للملاحة فى المقدمة . وتقول المادة ١٧٢ من القانون : « يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد » .

انظر المواد ١٦٢ الخاص بتأخير السفينة غير مجهزة و ١٨٠ خاصاً بتأجيرها بالرحلة .

ونقتصر هنا على القول أنه يجب أن تكون السفينة ، عند تسليمها للمستأجر ، صالحة للملاحة فى الغرض الذى أجرت من أجله كما سنرى . وهو التزام بنتيجة . وهذا شرط طبيعى لأن هدف العقد هو تمكين المستأجر من استغلال السفينة فى الملاحة والنقل ، ولذلك لا حاجة إلى النص عليه فى العقد ، وإن كانت المشاركات تحرص على ذكر تفاصيل هذه الصلاحية وما يتحملة المجهز فى سبيل ذلك^(١) .

ومن النادر ، اليوم ، أن تكون السفينة عند تسليمها غير صالحة للملاحة ، وذلك بسبب الرقابة التى تباشرها فى هذا الخصوص جهات الإدارة وشركات الرقابة والإشراف على السفن^(٢) .

(١) انظر استئناف روان ٢٧ فبراير ١٩٢٥ ملحق نور ٣ ص ٣٠٨ و ٢٣ يناير ١٩٢٦ ملحق

٤ ص ٢٠٥ .

روبير . المطول ج ١ سنة ١٩٦٧ رقم ١٤٢

(٢) انظر ريبير ٢ - ١٢٩٨ .

ومع ذلك فقد جرى العمل على أن ينص في المشاركات على أن المؤجر يلتزم بضمان صلاحية السفينة طوال مدة العقد ، ولذلك يتحمل هو أعباء عمليات الصيانة الدورية التي يتطلبها جعل السفينة دائماً في هذه الصلاحية^(١) .

ويغلب أن تنص المشاركات على أن مدة الايجار تقف خلال المدة التي يتعطل فيها استغلال السفينة للقيام بهذه الصيانة ، فتقول المادة ١٢ من مشاركة بلتيم : يكون تنظيف المراحل أثناء خدمة السفينة كلما كان ذلك ممكناً ، فإن تعذر ذلك فإن على المستأجر أن يعطى المجهز الوقت اللازم لهذا التنظيف . فإذا احتجزت السفينة لهذا السبب أكثر من ثمان وأربعين ساعة توقف الايجار إلى أن تصبح السفينة مستعدة من جديد .

تقول المادة ١٧٥ : يلتزم المؤجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة . ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر فصارى غير صالحة للاستغلال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربع وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستغلال .

٢٢١ - حالة التجهيز : يدخل في صلاحية السفينة بالمعنى

المقصود في تأجيرها بمشارطة زمنية أن تكون مهيأة بشكل يكفل سلامة الرحلة ، وأن تكون كذلك مجهزة بما يلزم الاستغلال التجارى الذى أجرت من أجله والذى ورد عليه النص بالمشارطة^(٢) أو الذى يقضى به العرف .

ولهذا يجب أن تكون مزودة بالقدر الكافى بأدوات الشحن والتفريغ وبغيرها من الأدوات والمعدات ، كما يكون على المؤجر تزويدها بما يلزم الماكينة من زيوت التشحيم وأدوات الصيانة . وتنظم ذلك كله المادتان ٣ و ٢/٥ من مشارطات بلتيم ، فتقول المادة ٢ يقدم المجهز وعلى نفقته كل التموينات. ويندفع الأجور والتأمين على السفينة ، ويقدم على نفقته لوازم السطح والماكينة ، ويبقى السفينة فى حالة أداء كاملة فى بدنها

(١) لو كبير رقم ٨٠ - ريبير ١٣٩٨-٢ ، وما سبق .

(٢) المادة الثالثة من مشارطة بلتيم . وذلك على خلاف الحكم فى إستيجار السفينة غير مجهزة إذ لا يتحمل المؤجر الإبقاء على صلاحيتها طول مدة العقد : وقارن م ١٦٢ و ١٦٣ مصرى روبيير فى الموجز رقم ٢٩٢ .

(م. غل. النقل البحرى)

وماكينتها أثناء الخدمة . ويقدم المجهز عاملاً لكل « recoutille » ، فإذا لزم عمال آخرون أو رفض مقاول للعمليات العمل مع طاقم السفينة أو كان المقاول ممنوعاً من العمل مع رجال الطاقم كان على المستأجر أن يقدم عمال روافع من على البر ويدفع أجورهم .^(١) وتقول المادة ٥ فقرة ثانية « تسلم السفينة للمستأجر وعليها ما لا يقل عن كذا طن وما لا يزيد عن كذا طن من الفحم أو الوقود السائل في مخازنها » .

ويلاحظ أن المجهز يتحمل عبء التأمين على السفينة ، لأنه مالك لها وتقع تبعة هلاكها عليه ، ولأن حيازتها وإدارتها من الناحية الملاحية لا تخرج من يده في هذه الصورة من الإيجار ، على خلاف ما سنراه في الإيجار بالرحلة . وذلك ما لم يتفق على أن يتحمل المستأجر عبء التأمين .

ولكن الشرط الوارد بالمشاركة لا يقف عند هذا المعنى ، بل هو يلقي على المؤجر التزاماً أمام المستأجر بالتأمين على السفينة ، وبعبارة أخرى لا يقصد بالتأمين هنا مجرد التأمين عليها من الهلاك لصالح المالك المؤجر إذ لا معنى لورود نص على ذلك في المشاركة لأن السفينة تظل على ملك المؤجر المالك وهو وشأنه أن يؤمن عليها أو لا يؤمن ، وإنما المقصود أن يبرم المالك تأميناً على السفينة يمتد إلى كل ما من شأنه أن يمكن المستأجر من الاستمرار في استغلالها تجارياً دون أن يتكلف المستأجر شيئاً في ذلك^(٢) .

وإذا كانت السفينة مؤمناً عليها قبل الإيجار فالمالكوف أن يرد في وثيقة التأمين شرط بقاءه سارياً في حالة تأجيرها Location . ومعنى ذلك أنه يظل يرتب أثره إذا أجرت عارية للمستأجر ، وكذلك إذا أجرت مجهزة ، بحيث يعتبر المؤجر والمستأجر - في نظر التأمين - شخصاً واحداً ولا يتعطل التأمين بسبب هذا الإيجار والا كان معناه انقاص الضمان دون إنقاص مقابل في القسط^(٣) . ويترتب على ذلك أنه إذا دفع المؤمن تعويضاً

(١) قرار تحكيم ليرو في ٢٤ لكتوير ١٩٥٨ بحري ١٩٥٩ ص ٣٠٤ .

(٢) كانت هذه المسألة محل نزاع في القضية التي انتهت بقرار التحكيم الصادر من الأستاذ ليرو في ٢٤ لكتوير سالف الذكر .

عن مسئولية نشأت بخطأ من الوبان فلا يجوز له الرجوع على المستأجر لأن هذا الأخير يعتبر مستأمناً بمقتضى الاشتراط المعقود لمصلحته فى الوثيقة من جانب المؤجر .

٢٢٢ - درجة السفينة : كثيراً ما ينص على أن السفينة تكون من درجة معينة Cote عند تسليمها للمستأجر ، ومتى ورد شرط بهذا المعنى التزم المؤجر أن يكون للسفينة هذه الدرجة عند تسليمها للمستأجر ولكنه لا يضمن صدق هذه الدرجة فعلاً ، ولا يضمن بقاءها على هذه الدرجة بعد ذلك ، ما لم يتفق على غيره ، فإذا ورد به شرط تحمل المؤجر مصاريف الإبقاء على هذه الدرجة^(١) .

وإذا لم يرد ذكر فى المشاركة للدرجة التى تكون للسفينة عند التسليم ولكن ورد تعيين للسفينة بإسمها لم يلتزم المؤجر بشيء فى هذا الخصوص لأن قبول المستأجر للسفينة المعنية يفترض علمه بدرجةها وقبوله إياها .

أما إذا لم تحدد السفينة المؤجرة إلا بأوصاف معينة يلزم توافرها فيها ولم تحدد درجتها وجب أن تكون السفينة - فضلاً على صلاحيتها ومناسبتها للرحلة المتفق عليها - من الدرجة الأولى^(٢) وذلك لأن كون السفينة من الدرجة الأولى يمكن البضاعة المشحونة عليها من الاستفادة من التأمين عليها بسعر أفضل مما تحصل عليه بضاعة مشحونة على سفينة من درجة أقل . ولهذا فإنه إذا لم تكن السفينة من الدرجة الأولى أولم يكن لها تقدير إطلاقاً وجب على المؤجر أن يبين ذلك عند تحرير المشاركة أى عند إبرام العقد وإلا التزم بتقديم سفينة من الدرجة الأولى .

(١) لوكلير رقم ٤١ .

(٢) لافرنى ص ٣٦ .

المبحث الثاني تقديم خدمات الربان والبحارة

Employment clause

٢٢٣ - نكرنا مراراً أن مشاركة الإيجاز الزمنية تقدم للمستأجر الانتفاع بالسفينة وبخدمات المؤجر ممثلة في الربان والبحارة الذين يضعهم في خدمة المستأجر ويدفع هو مرتباتهم ويتحمل جميع نفقاتهم^(١). وتحقيقاً للهدف من العقد يلتزم المؤجر أن يقدم - مع السفينة - بحارة لها ورباناً يكونون في خدمة المستأجر طبقاً لشروط الاتفاق (شرط ٧ وشرط ١٦ بلتيم).

ويلزم في هذا الطاقم أن يكون كافياً من حيث العدد والكفاءة لتشغيل السفينة في للاستغلال التجاري المطلوب. وكما يجب أن تظل السفينة صالحة للملاحة طول مدة العقد يجب كذلك أن يظل الطاقم كافياً للخدمة المطلوبة طول مدة الإيجار.

ويتحمل المالك أجور الطاقم، ونفقات طعامهم وملابسهم وكل ما يلزمهم لأداء عملهم (انظر في هذا المعنى المادة ٣ من مشاركة بلتيم). وترتيباً على التزام المؤجر بتقديم خدمات الربان والبحارة للمستأجر وعلى أن ثمن هذه الخدمات يدخل في تقدير الأجرة تنص المشارطات على أنه إذا اضرب البحارة عن العمل بسبب لا يرجع إلى خطأ المستأجر فإن المستأجر لا يلزم بدفع أجرة السفينة عن مدة الاضراب باعتبار أن انتفاعه بها يتعطل خلال هذه الفترة، هذا في حين أنه يظل ملزماً بالأجرة عن مدة تعطل انتفاعه بسبب إضراب عمال الميناء لأن المؤجر لا يسأل عن هؤلاء الأخيرين.

٢٢٤ - **انتقال الإدارة التجارية للمستأجر** Employment clause :

نقول المادة ١/١٧٤ : ويحفظ المؤجر بالاردارة الملاحية للسفينة

(١) انظر فارو في موسوعة بلوز السابق رقم ٣٤.

٢ : تنتقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ورسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات ويلتزم بتنفيذ تعليمات المتعلقة بهذه الإدارة .

بديهي أن النص ينطبق على المشاركة الزمنية وحدها إذ لا يتصور فيها أن يرد التأجير على جزء من السفينة لأن الفرض أن المستأجر يستهدف بهذا العقد أن تكون له السيطرة - ولو جزئياً - على السفينة وهي سيطرة بطبيعتها مانعة لا تتفق مع مزاحمة مستأجر آخر إذ يتعذر التوفيق بين رغبات عدة مستأجرين لذات السفينة .

تقول المذكرة الإيضاحية : « أما إدارة السفينة ، فقد احتفظت المادة ١٩١ (١٧٤) بالإدارة الملاحية للمؤجر ونقلت الإدارة التجارية إلى المستأجر . وينبنى على ذلك أن الربان يتلقى التعليمات من جهتين :

من المؤجر فيما يتعلق بالشئون الفنية للملاحة ، ومن المستأجر فيما يتعلق بالشئون التجارية كإصدار سندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والموانئ التي تتجه إليها ، وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتستيف ووضع الفواصل والتفريغ والتسليم .

والمستأجر بينما جمعها وعهد بها بشطريها إلى المؤجر في حالة الإيجار بالرحلة ، هي أن هذه الاجارة الأخيرة تتعلق برحلة أو برحلات معينة وبعمليات تجارية حددت من قبل وقدرت نفقاتها مقدماً فلا يحتاج الأمر بعد إبرام العقد إلى الرجوع إلى المستأجر في شأنها . أما في حالة الإيجار بالمدة فإن السفينة توضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة فيستعملها في شؤونه ويوجهها إلى حيث تستلزم هذه الشئون . فقد تخرج السفينة من ميناء الاسكندرية مثلاً متجهة إلى ميناء مرسيليا لتفريغ بضائع المستأجر ثم يعن له وهي في الطريق أن يوجهها إلى ميناء بيرية لاتزال جزء من البضاعة أو لأخذ بضاعة أخرى . وقد تبحر السفينة من ميناء الاسكندرية في رحلة سياحية نظمها المستأجر لزيارة موانئ البحر المتوسط ثم

يصدر إلى الربان أمرا بالعودة أو بعدم المرور بموانئ معينة أو بالاتجاه إلى موانئ أخرى لأخذ سائحين آخرين وهكذا . ولهذا يتعذر في حالة الإيجار بالمدة تعيين التشغيل التجارى للسفينة وقت إبرام العقد كما يتعذر تعيين نفقات هذا التشغيل مقدما . فلا مناص والحال كذلك من ترك الإدارة التجارية لمستأجر والزامه بنفقاتها ، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على مخالفة هذه الأحكام .

وإذا كان ما يميز المشاركة الزمنية هو انتقال الإدارة التجارية على الأقل للسفينة من المؤجر إلى المستأجر ، فإن من مظاهر هذا الانتقال هو الشرط الذى يرد بالعقد وينص على أن الربان - وبالتالى طاقم البحارة - ينتقل من سلطة المؤجر إلى سلطة المستأجر ، إذ هكذا يضع المؤجر خدمات تابعيه تحت تصرف المستأجر ، ولهذا يصبح على الربان (الطاقم) أن ينفذ أوامر المستأجر فيما يتعلق باستغلال السفينة وتنفيذ الرحلات فى الحدود المرسومة بالمشاركة .

فإذا رفض الربان تنفيذ أمر للمستأجر أو أهمل فى تنفيذه فالأصل أن لا يكون للمستأجر عزله أو توجيه لوم إليه لأنه ليس هو الذى عينه فلا يملك أن يعزله ، ولهذا يغلب النص فى المشاركات على أن المستأجر إذا لم يعجبه تصرف من الربان أو الضابط فلا يكون له أن يعزل أحدهما بل عليه أن يتوجه بشكواه إلى المؤجر الذى يتصرف بما يراه فى حدود العقد .

وتلخص هذه الأحكام المادتان ٩ و ١٠ من مشاركة بلتيم ، فتقول المادة التاسعة : ينفذ الربان كل الرحلات بأقصى سرعة ويقدم مع البحارة المعاونة التى يقضى بها العرف . ويكون الربان تحت أوامر المستأجر فيما يتعلق باستخدام السفينة و agency وأى مسائل dispositions أخرى وإذا كان لدى المستأجر سبب يدعو إلى عدم رضاه عن سلوك الربان أو الضباط أو الميكانيكيين فإن على المجهز متى طلب إليه ذلك المستأجر بشكوى مفصلة أن يسارع بإجراء تحقيق فى الموضوع وأن يجرى تغييراً فى هؤلاء الموظفين متى كان ذلك ضرورياً ومكناً .

وتضيف المادة العاشرة أن «يقدم المستأجر للربان كل التعليمات والتوجيهات الملاحية للقيام بالرحلة، ويمسك الربان والميكانيكي بفاتر بحرية de bord كاملة وسليمة يمكن أن يطلع عليها المستأجر أو وكلاؤه» .

٢٢٥- دور مندوب المستأجر على السفينة Suber cago^(١)

ويجرى العمل عند إستئجار سفينة لتشغيلها فى خط منتظم على أن تشترط شركة الملاحة المستأجرة تعيين مندوب لها على السفينة يكون عادة واحداً من ضباطها الذين يعرفون الخط الذى أجرت السفينة لتشغيلها فيه، وتكون مهمته أرشاد الربان عن ظروف الملاحة فى هذا الخط وخصائص الموانئ التى تمر بها السفينة أو تباشر فيها عملياتها وذلك بقصد تسهيل هذه العمليات التجارية والاسراع فيها مما يوفر فى تكاليفها . ولكن هذا المندوب لا يتدخل فى إدارة الربان وسلطاته الملاحية .

ولهذه الملاحظة الأخيرة نتيجة هامة فى خصوص المسؤولية أمام الغير عن أعمال الربان ، كما سنرى .

وهذا المندوب يكون وكيلًا عن المستأجر ليؤدى دور المستشار للربان فى خصوص العمليات المتعلقة بالبضاعة ، فإذا اتفق مع الربان فى شأن ما كان اتفاقهما ملزماً للمجهز والمستأجر ، وإذا تجاوز الربان عن رأى المندوب فهذا الأخير يتصل بموكله المستأجر ليتنبر الأمر مع المجهز . ومن الواضح أن أعمال مندوب المستأجر لا تلزم المجهز أمام الغير إذ لا صفة للمندوب فى الزامه .

٢٢٦ - حدود سلطة المستأجر على الربان والطاقم ، صورتان :

نتائج هذه السلطة :

قد تكون للمستأجر - بمقتضى المشاركة - سلطة كاملة على الربان والطاقم فى إدارة السفينة ، فيكون الربان تابعاً وخاضعاً له (مع مراعاة

Le Clère Une Fonction en voie de renouveau; le
supercargo. D.M.F. ٤٣١(= p. 431;

Pierre Bouloy, note sous Paris 6 mai 1965 D.M.F. 1965

P. 553.1. ٩٤ لوكير فى كتابة رقم

(١) انظر

سلطاته الخاصة المقررة له بالقانون والتي لا يمكن التدخل فيها وهي المتعلقة بوظيفته الفنية في قيادة السفينة في كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة البحرية، ويكون ذلك متى نقل العقد إلى المستأجر إدارة السفينة من الناحية التجارية وكذلك من الناحية الفنية، وتكون للمستأجر لهذا السبب الحيازة القانونية للسفينة ويسأل عن كل ما يتسبب عن استغلالها من نتائج، وهذه هي صورة المشاركة الزمنية مع نقل السلطة كاملة وهي ما يعبر عنه الانجليز بعبارة time-charter by demise.

ولكن الغالب أن يحتفظ المؤجر بواسطة الربان بحيازة السفينة وإدارتها من الناحية الفنية، ولا يكون للمستأجر سوى الإدارة التجارية، وهذا هو ما تقرر به بنود مشاركة بلتيم إذ لا تعرض لأصل احتفاظ المجهز بإدارة السفينة ولكنها تقتصر على القول أن الربان يخضع لأوامر المستأجر في خصوص استخدام السفينة (م ٩)^(١)، وهو ما يعبر عنه الشراح بالإدارة التجارية.

ويقول الأستاذ ليرو (٢) : «إن الفكرة الأساسية في المشاركة الزمنية «بلتيم» أن المجهز إذ يضع السفينة - تحت تصرف المستأجر لمدة زمنية محددة - يحتفظ مع ذلك بإدارة السفينة وحيازتها القانونية، وهذه المشاركة ليست مشاركة مع نقل السيطرة demise» لأن المجهز لا يتخلى عن السفينة وعن الطاقم للمستأجر بل يحتفظ تحت مسؤوليته بإدارة السفينة بواسطة ربانه وبحارته الذين يعينهم ويدفع مرتباتهم ويعزلهم، والذين يظلون بحسب الأصل تابعين له ...» وأن المادة ٩ من هذه المشاركة تحدد الحالات التي يكون فيها الربان تحت أمر المستأجر، في استخدام السفينة والمسائل الأخرى التجارية، ومعنى ذلك أن يستبعد من كل هذه الحالات كل ما لم يرد به نص / ولهذا فالمجهز لا يسأل عن أعمال الربان المتعلقة بتجارة السفينة، ويصبح الربان في المشاركة ورجال الطاقم والوكلاء البريون في خصوص العمليات التجارية تابعين للمستأجر بالرغم

(١) يوننتافيس رقم ٢٧

(٢) في قرار التحكيم الذي أصدره في ٢٤ أكتوبر ١٩٥٨ ترى فرنسا ١٩٥٩ ص ٣٠٤. كذلك جرانميوزن في تعليق تحت س رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحري ١٩٥٧ ص ٩٥ ريبيري ٢ - ١٣٨ - ٢. رينارد في مقاله مشاركة الإيجار وسند الشحن في بحري فرنسا ١٩٥٥ ص ٦٧

من إنه فى حالة سوء خدماتهم لا يكون للمستأجر سوى أن يطلب من المجهز أن يحل غيرهم محلهم .

٢٢٧ - ويعبر الشراح عن هذه الصورة بقولهم أن مشاركة الإيجار الزمنية فى وضعها العادى الذى يمثله نموذج مشاركة بليتيم ، تخول المستأجر الإدارة التجارية للسفينة وتبقى للموَجِر إدارتها الفنية أو الملاحية^(١) .

فما المقصود بذلك ؟ ما المقصود بالإدارة الملاحية التى هى أصل يبقى للموَجِر ، وما المقصود بالإدارة التجارية التى تنتقل إلى المستأجر ؟ تبدو أهمية الإجابة عن السؤال فى أن كلا من طرفى المشاركة يسيطر على السفينة ونشاطها بقدر الإدارة التى تكون له ، وبالتالي يسأل عن هذه السيطرة أو الإدارة . ولا تتور صعوبة إذا كانت المسألة بصدد عمل معين نصت المشاركة على بقاء القيام به للموَجِر أو انتقاله إلى المستأجر ، ولكن المشكلة تبدو إذا أردنا تفسير عبارة « إستخدام السفينة أو أى مسائل أخرى أو إدارتها التجارية » الواردة بالمادة ٩ من مشاركة بليتيم أو تفسير العبارة العامة « الإدارة التجارية » la gestion commerciale أو الاستغلال التجارية l'exploitation commerciale ، أو مقابلها الوارد فى النص الانجليزى للمادة ٩ من المشاركة إذ يعبر عنها بقوله : employment and agency .

فى تفسير هذه العبارات يرى الأستاذ بوتافيس^(٢) أن إستغلال السفينة تجارياً يتضمن أن يقوم المجهز بأعباء ثلاثة : الأول هو إدارتها المادية والإدارية أى تجهيز السفينة بما يلزمها والقيام بما تتطلبه من صيانة وإصلاحات ، والثانى هو الأعمال الملاحية أى تشغيل أجهزة السفينة وقيادتها وهى وظيفة فنية ملاحية ، والثالث هو استغلال نشاط السفينة فى التجارة . والغالب فى الاصطلاح أن تطلق على النوعين الأول والثانى عبارة الإدارة الفنية أو الملاحية بالمقابلة للإدارة التجارية أو الاستغلال التجارى .

(١) ليروفى قرار التحكيم السابق .

(٢) رقم ١٦ .

ولكن هذا البيان لا يتقدم بنا كثيراً ولا يساعد على تحديد ما إذا كان عمل معين يدخل فى الإدارة التجارية أو فى الإدارة الفنية ، وبالتالي تحديد من الذى يسأل عنه هل هو المستأجر أم المؤجر . وقد عرضت المسألة على الضاء واقتُرحت معايير لهذه التفرقة :

ف قيل أولاً أن الإدارة التجارية هى الأعمال التى يتحمل المستأجر أعباءها المالية فمتى ورد نص فى الإتفاق على أن المستأجر يدفع مصاريف الشحن والتفريغ أو رسوم الموانئ ورسوم الإرشاد أو أجور رجال الطاقم ، فمعنى ذلك أن هذه الأعمال تدخل فى الإدارة التجارية التى خولت له وبالتالي تكون المسئولية عن تنفيذها عليه . ولكن هذا المعيار رفض على رأى الراجع واعتبر مثل هذا النص خاصاً بتوزيع المصروفات وحدها دون توزيع المسئوليات ، وكذلك حكم توزيع الأرباح الناتجة من عمل معين فلا شأن له بتوزيع سلطات إدارة السفينة^(١) .

واقترح كذلك النظر إلى الهدف من العمل فإن كان يهدف إلى تحقيق ناتج أو ربح من استغلال أعباءها وتكون له لذلك سلطة الاشراف عليها ، وقد عيب على هذا الاقتراح أنه غير حاسم وبالتالي غير عملى ، لأن من الصعب تمييز الأعمال التى تكون لها غاية تجارية من الأعمال التى تتجرد من هذه الغاية ولا يكون لها سوى هدف ملاحى فنى ، خاصة وأن معظم الأعمال المتعلقة بالسفينة تهدف إلى غاية تجارية لأن ملاحه السفينة هدفها الربح .

لذلك ينظر رأى الراجع إلى طبيعة العمل فى ذاته^(٢) ، ويعتبره ملاحياً أو تجارياً بحسب طبيعته الفنية (لاحظ أن هذا القول ذاته يحتاج إلى تحديد لأن لإصطلاح «ملاحى أو تجارى» غير محدد .) وتثير هذه التفرقة مشاكل ما تثار عند محاولة التفرقة بين الخطأ الملاحى والخطأ فى إدارة السفينة والخطأ التجارى ، فى مسئولية الناقل طبقاً لمعاهدة سندات الشحن) .

(١) انظر قرار تحكيم ليرو السابق .

(٢) ربيير بولوا فى تعليقه تحت س باريس ٦ مايو ١٩٦٥ السابق ، ليرو فى قراره السابق

ويوضح هذا الفريق رأيه بالاختصار على ضرب أمثلة ، فيقول أن الإدارة التجارية تتضمن عمليات قانونية وعمليات مادية ، أما العمليات القانونية فهي إصدار سندات الشحن وتوقيعها ، وأما العمليات المادية الداخلة في الإدارة التجارية للسفينة فهي شحن البضاعة وتسييفها وفكها وتفريغها وتسليمها للمرسل إليهم فقط في الحدود التي لا تكون فيها هذه العمليات لازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو الرحلة^(١) .

ولعل أقرب المعايير إلى البقة هو ما قال به الأستاذان تشورلي وجايلز من التفرقة بين واجبات الناقل كناقل . وواجباته كأمين مخزن للبضاعة ، فكل ما يمس عملية النقل ذاتها ملاحى وما يعرض لعمليات تخزين البضاعة والمحافظة عليها تجارى^(٢) .

هذا ، وقد يكون العمل الواحد داخلاً في الإدارة الملاحية وفي الإدارة التجارية ، مثل عمليات تسييف البضاعة أو رصها على السفينة ، فهي ملاحية متى تعلقت بتوازن السفينة ، وهي تجارية متى كان النظر إليها من زاوية المحافظة على البضاعة وكانت هذه العمليات مقصوداً بها ذلك .

هذا ، ويقول المادة ١٧٤ (١) يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة . (٢) وتنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات ، ويلتزم بتنفيذ الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة .

٢٢٨ - نتائج إنتقال السلطة على الطاقم إلى المستأجر - معنى ذلك^(٣) :

- سنرى أنه يترتب على دخول الربان في سلطة المستأجر أن يكون هذا الأخير مسؤولاً - أمام المؤجر أو أمام الغير - عن أعمال الربان والبحارة في حدود السلطة المقررة للمستأجر ، وفي هذه الخصوصية يثور

(١) بيور بولوا ، في تليته هين .

(٢) تشورلي وجايلز ج ١٤٩ .

(٣) بلغورد وآخريز ص ١٩٥ .

البحث عملاً في تحديد من هو المتبوع الذي تمكن مقاضاته عن أخطاء الربان والبحارة. وتستعود إلى هذه المسألة تفصيلاً فيما بعد .

وليس للربان أن يناقش بغير مبرر unduly أوامر المستأجر في خصوص استخدام السفينة، وليس معنى ذلك أن يطيعه ولو كان ذلك رأيه بسبب خطأ ظاهراً، فللربان، بل وعليه، أن يرفض متى كان ذلك يعرض السفينة أو صلاحيتها للملاحه لخطر .

كما أنه لاطاعة عليه إلا فيما يتعلق باستخدام السفينة، وعلى النحو التالي :

- فلن معنى ذلك أن على الربان أن لا يطيع أوامر المستأجر فوراً ومباشرة immediatly ودون تفكير، بل أن عليه أن يسلك السلوك المعقول، فأحياناً يكون عليه أن يطيع في الحال، وفي حالات أخرى يكون عليه أن يتحرى ويتأكد ويفكر قبل أن ينفذ، ومثال ذلك أن يكون الأمر الصادر إليه قد يرتب مسئولية المستأجر أمام السلطات أو الغير فيكون من واجب الربان أن يحيط المستأجر علماً وأن يطمئن منه إلى أن المستأجر مصر عليه.

- كذلك فلن طاعة الربان محدودة بما يكون من سلطة المستأجر - وفقاً لمشارطة الإيجار - أن يصدره .

- وبرغم كون الربان خاضعاً ومنفذاً لأوامر وتعليمات المستأجر فإنه يظل تابعاً للمؤجر الذي يسأل عن إهماله في جود الشروط والاعفاءات الواردة بالمشارطة إن كان، وذلك رغم أن المؤجر لا يكون له أى سلطة أو إمكانية في مراقبته أثناء تنفيذه أوامر المستأجر .

- ولا يلقي هذا الشرط على الربان التزاماً مطلقاً absolute بل مجرد بذل العناية المعقولة reasonable skill and care

وفي معنى استخدام السفينة هنا employolnint clause قضى مجلس اللوردات أن المقصود بالاستخدام هنا هو استخدام السفينة وليس الأشخاص، وأنه يشمل الأوامر بالذهاب إلى موان معينة للشحن أو التفريغ، ولكنه لا يشمل كيفية تنفيذ الأوامر من الناحية الملاحية أو الفنية التي تظل من اختصاص الربان ومسئوليته وحده فعلياً فيها أن يراعى الأصول الفنية ويعمل فيها رأيه وخبرته .

وهكذا فالمسائل الملاحية وإدارة السفينة تبقى دائماً مسئولية المؤجر ورجاله .

ويدخل فى إستخدام السفينة الأوامر بالذهاب إلى ميناء أو البقاء فيه أو الخروج منه وكذلك الأمر بشحن حمولة معينة . فالضرر الذى يصيب المؤجر بسبب تنفيذ تلك إخوله حق مطالبة المستأجر بالتعويض ، وبلا حاجة إلى إثبات أن الحمولة (مثلاً) التى أمر المستأجر بشحنها غير عادية .

وإنما يلزم المؤجر تقديم الدليل على السببية بين الضرر وأوامر المستأجر ، ذلك أن الضرر قد يقع أثناء تنفيذ أوامر المستأجر ولكن ذلك ليس وحده دليلاً على أنه نتيجة لتنفيذ هذه الأوامر وإلا فلا تعويض على المستأجر :

مثال : أمر المستأجر السفينة بشحن حمولة من ميناء معين . استأجر الريان شركة محلية لعملية الشحن . سقط أحد عمال الشحن من مكانه على السفينة الذى كان يجب أن يكون له سور . تحمل للمؤجر بعض النفقات كأتعاب وتسوية المطالبة القضائية ثم أراد الرجوع على المستأجر . رفض طلبه لأن هذه النتيجة لم يكن سببها تنفيذ أوامر المستأجر بلى عدم وجود السور (ولم يكن المستأجر مسئولاً عن ذلك) وأعمال العامل نفسه وليس أوامر المستأجر أو سوء اختياره لعمال غير مختصين .

المبحث الثالث

مسئولية المؤجر أمام المستأجر^(١)

٢٢٩ - يحكم هذه المسئولية اتفاق الطرفين ، بعبارة أخرى تقوم مسئولية المؤجر إذا لم يف بالتزاماته التى يفرضها عليه الاتفاق ، كما يسأل إذا خالف أحكام المواد ١٦٩ و ١٧٢ من القانون البحرى ، ولا تنطبق عليه أحكام مسئولية الناقل التى تلقى على الناقل إلزاماً بضمان نتيجة معينة هى تسليم البضاعة .

(١) انظر شوفو فى مقاله بحرى فرنسى ١٩٦٢ من ٢ رقم ٢ .

فنتقضى المادة ١٦٩ أن يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ إلتزاماته كاملة (القانونية والاتفاقية) وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها .

وهذا النص عام فى الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة .

وتقول المادة ١٧٢ ، يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلتزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد .

٢٣٠ - ومعظم المشاركات تنص صراحة على أن المطلوب من المؤجر إلتزام ببذل عناية فى تنفيذ الإلتزامات التى تفرضها عليه^(١) ، وذلك تطبيقاً للفكرة الانجليزية التى تسيطر على تنظيم مشاركات إيجار السفن^(٢) . وبخلاف نصوص القانون المصرى .

وتنص المشاركة على إلتزام المؤجر بالتزام محدد أى بتحقيق نتيجة معينة فعندئذ لا يبرا المؤجر من مسئولية عدم تنفيذ هذه النتيجة إلا طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية عن هذا الإلتزام أى بإثبات نسبة تخلف النتيجة إلى سبب أجنبى عنه ، وقد طبقت محكمة « Sète » ، فى ١٢ يوليو ١٩٦٠^(٣) . ذلك فى واقعة مشاركة إيجار زمنية بقصد نقل نبيذ ونصت المشاركة على إلتزام المؤجر تسليم السفينة فى حالة صالحة وعلى أنه يضمن عدم تلف النبيذ بسبب رائحة خزانات السفينة أو تأثره بالمشحونات السابقة فى السفينة ، فرتبت المحكمة على هذه الصيغة أن المجهز « يلتزم أن يضع تصرف المستأجر سفينة ليس فقط فى حالة جيدة من حيث صيانتها وصلاحياتها للرحلة بل كذلك قادرة على اداة للغرض التى أجرت من أجله ، وأن إلتزامه هذا إلتزام بنتيجة وليس إلتزاماً بوسيلة » .

(١) مشاركة بلتيم بند رقم ١٢ ، نفس المعنى شوفو رقم ٧٧٤ .

(٢) شوفو ٧٧٢ ، ويبيير ٢ - ١٦٩٠ .

(٣) بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٤٢٢ ، ومنشور بالمجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ١٤٢ و ص ١٤٢

مع تطبيق للأستاذ جوجلار .

وإنما يلاحظ أن المحكمة في حكمها هذا اعتمدت على صيغة المشاركة ولذلك فهي لم تنكر بل أقرت كذلك أن للطرفين الحرية في تحديد التزاماتهما^(١).

ولتحديد طبيعة الالتزام المؤجر أهمية تبدو في أنه إذا كان الالتزام بنتيجة فإنه لا يبرأ من مسؤولية العيب الخفى في السفينة، بخلاف ما لو اعتبر التزاماً ببذل عناية فإنه يبرأ متى أثبت أنه لم يستطع كشف هذا العيب رغم بذل العناية المعقولة^(٢).

وبهذا الرأي الأول يأخذ القانون المصري كما تقدم .

٢٣١ - مسؤولية المؤجر عن الربان والطاقم : قدمنا أن الربان والطاقم يخرجون - بمقتضى المشاركة الزمنية - من سلطة المؤجر إلى سلطة المستأجر وذلك من الناحية التجارية ، فهل يظل المؤجر مسؤولاً عن أفعالهم طبقاً لنص المادة ٨٠ بحرى أن المالك مسئول عن أفعال الربان والطاقم ؟ يرى بعض الفقه أن المالك يظل مسؤولاً عنهم حتى في هذه الصورة على أساس أنهم لا يزالون تابعين للمالك بحكم المادة ٨٠ بحرى التي تعتبر - في نظرهم - تطبيقاً للقواعد العامة^(٣) وهو رأى متناقض لأنه متى اعتبر هذا النص تطبيقاً للقواعد العامة فإن هذه القواعد ذاتها تقضى بعدم مسؤولية المالك عنهم في الحدود التي يعتبرون فيها قد خرجوا من تبعيته ودخلوا تحت سلطة المستأجر .

بينما يرى البعض الآخر ضرورة التفرقة بين المسؤولية عن أخطاء الطاقم الفنية أو الملاحية ، وهذه يتحملها المؤجر إذ تظل له الإدارة الفنية للسفينة ويظل الطاقم تابعاً له في خصوص هذه الإدارة ، وبين المسؤولية عن الأخطاء التجارية ، وهذه لاشأن له بها بل يتحملها المستأجر الذي أصبحت له الإدارة التجارية^(٤).

(١) بيد ليفر ، رقم ٢٦ .

(٢) بيد ليفر ٢٦ ، شوفو ٧٧٦ .

(٣) بيد ليفر ٢٧ .

(٤) محكمة نانت للتجاري ١٥ أكتوبر ١٩٢٣ ملحق بور ١ ص ٤١٢ ، رودبير في الموجز رقم

٢٩٢ حيث يرى هذا الرأي متفقاً مع روح مشاركة بالتيم .

٢٣٢ - الشرط باعفاء المؤجر من المسؤولية :

يلاحظ أن معظم المشاركات تنص على إعفاء المؤجر من المسؤولية أمام المستأجر في بعض الحالات (بليتيم ١٣) . وهو شرط صحيح^(١) ، يبرزه عملاً أن العقد يضع الطاقم تحت أوامر المستأجر .

فيقضى مشاركة بليتيم بإعفاء المؤجر من كثير من التزاماته ، إذ تنص المادة ١٣ منها على أن « لا يسأل المجهز عن التأخير في تسليم السفينة ، ولا عن التأخير أثناء سريان المشاركة ، ولا عن هلاك وتلف البضاعة التي على السفينة إلا إذا كان هذا التأخير أو الهلاك بسبب عدم بذل العناية الواجبة من جانب المجهز أو وكيله في جعل السفينة صالحة للملاحة أو اعدادها للرحلة ، أو بأي عمل آخر أو إمتناع شخص أو إهمال المجهز أو وكلائه .

« ولا يسأل المجهز في أية حالة أخرى لا عن الضرر أو التأخير أيّاً كان ولا بأي طريقة حصل ولو كان بإهمال أو إمتناع من جانب تابعيه .

« ولا يسأل المجهز عن أي هلاك أو ضرر ناشئ أو متسبب عن الاضراب والاغلاق والايقاف والعراقيل من جانب العمال (بما فيهم الربان والضباط والبحارة) سواء كان جزئياً أو عاماً» .

وطبقاً للمادة ٩ لا يسأل المجهز عن نقص البضاعة أو اختلاطها بغيرها ولا عن العلامات ولا عدد القطع أو الطرود ولا عن التلف أو المطالبات بشأن البضاعة الناشئة عن سوء الرص أو بسبب آخر .

ومفهوم هذين النصين معاً ، المادة ١٣ والمادة ٩ ، أن هناك تفرقة بين الضرر الحاصل بخطأ من المجهز أو وكلائه وبين الضرر الحاصل بخطأ من تابعيه أو من أشخاص لا يسأل عنهم وفي عمليات لايتولى القيام بها .

(١) ريبير رقم ١٧٢٨ ، شوفو رقم ٧٨١ .

يرى البعض في فرنسا (ريبير ١٧٥٠) أن هذا الشرط وإن كان يشمل كل الأشخاص العاملين في خدمة السفينة فإنه لا يرتب اثره المبرر من المسؤولية إلا بالنسبة لأفعال التابعين للبحريين « nautique » ، أما بالنسبة لغيرهم من التابعين ، أي التابعين للبريين ، فلا يؤدي إلا إلى قلب عبء الإثبات - ولا يفرق الشرط بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية .

لما في التشريع المصري فالشرط صحيح طبقاً للمادة ٢١٧ مدني .

فالمادة ١٣ تواجه الضرر الحاصل بسبب التأخير فى تسليم السفينة للمستأجر أثناء سريان المشاركة أى بعد استلام المستأجر للسفينة ودخولها فى عهده، والضرر الذى يصيب البضاعة المشحونة . فى هذه الحالات لاتقوم مسئولية على المجهز إذا كان السبب فى عدم صلاحية السفينة ، وهذه صورة لخطأ شخصى من المجهز ، أو كان خطأ آخر أو إهمال منه أو من وكلائه بحيث يكون خطأ الوكيل منسوباً إلى المجهز .

ثم تواجه المادة ١٣ فى فقرتها الثانية والثالثة حالة الضرر الذى يصاب المستأجر فى صورة تلف بالبضاعة أو تأخير ، راجع إلى خطأ تابعى المجهز أو عمال آخرين ، فهنا لا مسئولية على المجهز .

أما المادة ٩ فهى تعرض للضرر الذى يصيب البضاعة لأسباب تتعلق بمعاملة البضاعة ، فلا يسأل عنها المجهز لأنها مما يدخل فى الإدارة التجارية للسفينة وهذه من شأن المستأجر ولا سلطان عليها للمجهز ، فطبيعى أن لا يسأل عنها ، ويكون الريان وكافة العمال الآخرين الذين يتولونها تابعين فى خصوصها للمستأجر وعليه وحده تبعتها .

ويلاحظ أن مثل هذا الشرط - إذ ينظم العلاقة الداخلية بين طرفيه - لا يكون نافذاً على الغير الذين لم يكونوا طرفاً فيه ، فيكون لهم أن يتجاهلوه وأن يتمسكوا بمسئولية المجهز إذا توصلوا إليها عن طريق سند قانونى صحيح دون أن يكون له الاحتماء من دعوام بهذا الشرط .

الفرع الثانى

إلتزامات المستأجر

المبحث الأول

تحمل نفقات إستغلال السفينة

٢٣٣ - تقع نفقات الملاحة على المستأجر باعتبار أنه هو الذى يستغل السفينة ، ويقصد بهذه النفقات المبالغ التى تتعلق بسير السفينة وإستغلالها فى النقل ، ومثالها نفقات وقود السفينة ورسوم الإرشاد

(١) انظر : Pieldivre, La régence clause dans les chartes-parties, D.M.F. 1966 P. 131.

ونفقات العمليات المتعلقة بالبضاعة كسحنها ورحبها وتفرغها ، وتنظيف عنابر السفينة ، وعمولة وكلاء السفينة ، وكل النفقات الأخرى الناشئة عن سير السفينة .

وتأخذ بهذا المبدأ المادة ٢/١٧٤ من القانون المصرى ، فتلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالوقود والزيت والشحوم وبدفع رسوم الموانئ والإرشاد وغيرها من المصاريف

٢٣٤ - وتفصل المشارطات عادة هذه النفقات :

فتقول مشاركة بلتاييم فى مادتها الرابعة : « يقدم المستأجر على نفقته كل الفحومات بما فى ذلك فحم المطبخ ، والوقود السائل ، والماء اللازم للمراجل وينفع رسوم الميناء والإرشاد (سواء كان إلزامياً أولاً) والأنوار والقطر والرسوم القنصلية (ما عدا ما يخص الريان والضباط والطاقم) ، ورسوم ومصاريف القنوات والأرصفة وغيرها بما فيها كل رسم أجنبى عام أو محلى أو تفرضه الدولة ، وكذلك كل رسوم الأرصفة والموانئ والحمولة فى ميناء إستلام السفينة من المؤجر أو ردها إليه (إلا إذا كان سببها حمولة منقولة قبل استلام السفينة أو بعد ردها للمؤجر) ، وكذلك اتعاب الوكلاء والوكلاء بالعمولة .

« وعلى المستأجر كذلك أن يقوم وعلى نفقته بشحن البضاعة وتسيبها (بما فى ذلك وضع الفواصل « Fardage » بإستثناء ما يوجد منها على السفينة عند إستلامها فله إستعماله بلا مقابل) والتفريغ والوزن والعد وتسليم الحمولة ومعاينة الروافع Ecoutille والطعام المقدم للأشخاص ذوى الصفة الرسمية وعمالهم وكل المصاريف والنفقات الأخرى ، بما فيها ما يدفع عن التأخير والمصاريف الناشئة عن الحجز الصحى (بما فيه مصاريف التطهير) .

« وعلى المستأجر نفقات الحبال والخطافات والسلاسل وغيرها التى يستخدمها بالفعل للشحن والتفريغ وكل الحبال والسلاسل الخاصة التى تلزم لإستخدامها فى الميناء لعملية الرباط ، على أن تزود السفينة بروافع وحبال تكفى لرفع فلنكات فى حدود وزن الواحدة طنين » .

وتقتضى المادة ١٧ من نفس المشاركة أن تعمل السفينة نهراً ولبلاً إذا طلب ذلك . ويرد المستأجر للمجهز ما يتحمله بسبب أجر الساعات الإضافية التى عملها الضباط^(١) والبحارة وذلك طبقاً لجدول الساعات والأجور المبين فى نظام السفينة .

المبحث الثانى

احترام القيود المقررة فى إستعمال السفينة

٢٣٥ - يهدف العقد إلى تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة بشيء من الحرية ، ولذلك ينقل إليه قدرأ من السلطة عليها وعلى طاقمها ، ولكن حقه فى هذا الإستعمال ليس مطلقاً ، بل ترد عليه قيود تفصلها المشارطات ، وبعض هذه القيود يتعلق بالبضاعة التى تنقلها السفينة وبعضها خاص بالمناطق والموانى التى ترتادها .

ومن ذلك النص على أن تستخدم السفينة فى عمليات نقل قانونية لنقل بضاعة مشروعة ، بين موان أو أماكن مأمونة يمكن للسفينة أن تظل فيها دائماً عائمة وفى أمان ، وفى الحدود الآتية :

ولا يشحن عليها حيوانات حية ولا بضاعة قد تؤدى إلى أضرار ، أو بضاعة قابلة للاشتعال أو خطر (كالأحماض والمفرقعات ...) (م ٢ من مشاركة بلتيم) (م ١٧٠ من القانون) .

وأما تقييد حرية المستأجر من حيث المناطق التى ترتادها السفينة فيكون بأن يحظر عليه إرسالها إلى بحار أو مناطق أو موان معينة ، أو يقصر إستخدامها فى أماكن معينة ، وتوضع شروط للموانى التى تدخلها .

٢٣٦ - **التدخل القانونى :** المبدأ العام للحدود التى يكون على المستأجر لإحترامها فى إستعماله السفينة ، هو أنه لا يلزم المؤجر (أى الربان أو السفينة) بالقيام برحلة من شأنها تعريض السفينة أو البحارة لخطر غير عادى إذا وقع هذا الخطر أو عرف بعد التأخير ولم يكن متوقعاً قبله .

وهذا مبدأ مفهوم ضمناً وتشير إليه المادة ١٧٠ بعبارة سوء إستغلال السفينة .

ومعنى ذلك أنه يلزم فى الرحلة التى لا يلزم المؤجر القيام بها ما يلى :

١ - أن يكون من شأنها أن تعرض السفينة أو البحارة لخطر ، فيستوى إذن أن يهدد الخطر السفينة أو البحارة أو هما معاً .

٢ - أن يكون هذا الخطر غير عادى ، أى غير مألوف فى الملاحة البحرية بالنظر إلى ذات السفينة وشروط العقد .

٣ - أن يكون هذا الخطر غير قائم وقت التعاقد ، أو كان قائماً ولكنه لم يكن معروفاً للطرفين ولم يكن متوقعاً . أما إذا كان ، قائماً ومعروفاً ، أو قائماً وغير معروف للطرفين ولكن عليهما أن يتوقعاه . فليس للمؤجر أن يرفض تنفيذ الرحلة المطلوبة ، لهذا الخطر ، لأن العقد يفترض فى هذه الظروف أنه يوافق ، سواء كان المؤجر يتوقعه أو لا مادام كان يجب عليه - بحكم الظروف وبحكم كونه محترفاً - أن يتوقعه .

٢٣٧ - لا تخلو المشارطات من تنظيم مفصل لهذه المسائل .

ومثاله اشتراط أن تكون السفينة «دائماً عائمة» always afloat فى كل مكان تذهب إليه ، وشرط الجليد الذى يقضى بعدم إلزام السفينة بدخول ميناء يحصره أو يكون به جليد ، وشرط الحرب وهو يمنع إدخال السفينة ميناء محاصراً أو فى حالة حرب .

وتقضى مشاركة بلتيم أنه «لا يجوز أن يطلب إلى السفينة ولا يجوز إلزامها بالذهاب إلى :

(أ) كل مكان فيه وباء أو يكون فيه للربان والضباط والبحارة الحق بحكم القانون أن يتخلفوا عن اتباع السفينة .

(ب) كل مكان يحصره الجليد ، أو كل مكان تكون فيه الأنوار والفنارات والشمندورات معرضة لتعطلها بسبب الثلج عند وصول السفينة إليه أو كل مكان يكون هناك احتمال أن تعجز السفينة - عادة - بسبب الثلج عن الوصول إلى هذا المكان أو أن تعجز عن الخروج منه بعد أن تكمل شحناتها أو تفرغها . وإذا حصل بسبب الجليد - إن قدر الربان - هناك خطورة على بقائه فى مكان الشحن أو التفرغ نتيجة إحاطة الجليد

بالسفينة أو إصابتها السفينة بضرر ، فإن له أن يذهب إلى مكان مفتوح مناسب وينتظر هناك التعليمات الجديدة للمستأجر .

وكل تأخير لسبب من هذه الأسباب المتقدمة يتحملة المستأجر (م ١٥) .

والأصل المميز للمشارطة الزمنية والذي يفرقها عن المشارطة بالرحلة هو حرية المستأجر في إرسال السفينة إلى أى مكان فى العالم (فيما عدا الأماكن الخطرة) . والهدف من شرط وضع الحدود التجارية ليس أنه يعطى المستأجر هذه الحرية فهذه مقررة للمستأجر بلا حاجة إلى الشرط بل هدفه وضع قيد عليه بإيعاده عن بعض المناطق .

الأمر بالإبحار خارج هذه الحدود : حق الربان فى الرفض :
هذا الأمر مخالف من المستأجر لسلطاته ، وللربان رفض تنفيذه ، رغم الشرط الذى يضع الربان تحت إمرة المستأجر ، كما لا يلزم الربان بتوقيع سندات شحن لعمليات تتجه إلى خارج هذه الحدود المقررة بالمشارطة .

وإذا تضمنت المشارطة بيان رحلة محددة وكذلك حدوداً للتجارة أوسع فإن ذكر الرحلة يكون له الأولوية Paramount ولا تعتبر هذه الحدود موسعة لسلطة المستأجر بل هى تضيق منها . فإن أطاع الربان أمر المستأجر المخالف للمشارطة ، فماذا يكون الحكم ؟

إذا أطاع الربان أمراً بالإنحراف عن حدود المشارطة فلا يعتبر ذلك نزولاً من المؤجر عن حقوقه فى التمسك بما ورد بالمشارطة ، وإذا أقر المؤجر الربان - مع التحفظ والاحتجاج - طاعة المستأجر كان للمؤجر حق فى التعويض بقدر الأجرة الزائدة فى السوق عن الرحلات التى تمت بالمخالفة للمشارطة حتى ولو كانت تجاوز ما أنفقه المستأجر من مصروفات إضافية فى هذه الرحلات .

الانفاق على جواز مخالفة قيود نطاق الرحلات :

أحياناً يتفق على جواز مخالفة القيود بالمشارطة نظير مبالغ إضافية تعادل قسط التأمين الزائد الذى يطلبه المؤمن . ولا يعنى هذا الاتفاق خلاص المستأجر من مسؤوليته عن سلامة الموانئ التى يرسل إليها السفينة والخارجة عن النطاق المرسوم بالمشارطة ، لأن دفع المستأجر قسط التأمين الزائد يحقق له فائدة هى إمكان إرسال السفينة إلى منطقة ما كان

المؤجر يرتضيها لولا ذلك . ولكن ذلك لا يعنى أنه يدفعه هذا القسط أصبح له الحق فى إرسالها إلى هذه الرحلة دون أن يتحمل مخاطرها^(١) .

٢٣٨ - ويسال المستأجر كذلك عن أمان الأرصفة docks والمراسى wharves, berths والأماكن الأخرى داخل الميناء الذى يطلب إرسال السفينة إليه ، وسواء كان هناك إلتزام صريح به ام لا .

وما يقال عن واجب المستأجر بالنسبة للميناء الآمن يقال كذلك بالنسبة للمرسى الآمن .

٢٣٩ - safely lies, always afloat :

قيل أن العبارة تنصرف إلى الخصائص الفنية الملاحية للمرسى ، لكن الغالب الآن فى تفسير هذه العبارة أنها تختلف عما يرد فى مشاركة بلتاييم وأنها تتسع لكل نواحي السلامة .

(١) ونعرض فيما يلى لأهم احكام القضاء الإنجليزي فى خصوص « الميناء الآمن » ، وفى معنى always afloat كما طبقها فى المشاركة الزمنية ، وهى احكام تصدق على المشاركات بالرحلة ، كما سنرى .

ويفرق الانجليز بين المشاركات التى لا يعين فيها الميناء ، وتلك التى ترد فيها هذا التحديد ، ففى المشاركات التى تعدد الميناء ، ويطلب إلى المستأجر أن يعين الميناء .

فمعتبر مخالفة للعقد ان يرسل المستأجر السفينة إلى ميناء غير آمن unsafe لأن ذهاب السفينة إلى ميناء غير يخرجها من المنطقة التى رضى المؤجر ان تستخدم فيها السفينة .

فإذا امر المستأجر بذلك .

١ - كان للربان ان يرفض تنفيذ الأمر حتى ولو كان هو - بمقتضى المشاركة - خاضعاً لأوامر المستأجر فيما يتعلق باستخدام السفينة . لأن هذا الخضوع مفيد بكون الأمر مما يدخل فى سلطة المستأجر إصداره .

٢ - وإذا اصر المستأجر على أمره . ففى حالات معينة ، قد يكون للمؤجر أن ينهى المشاركة .

٣ - ومتى اطاع الربان امر المستأجر وكانت طاعته معقولة وهلكت السفينة^(٢) أو أصيبت كان للمؤجر حق طلب تعويض عن ذلك بسبب عدم امان الميناء .

وتتلخص عناصر السلامة فى التعريف التقليدى للميناء الآمن :

a port will not be safe unless, in the relevent period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it, without, in the absence of some abnormal occurence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

أى أن الميناء لا يعتبر آمناً إلا إذا كان بوسع السفينة محل العقد - وفى الوقت المعين - أن تذهب إليه وتستخدمه وتعود منه دون أن تتعرض لمخاطر لا يمكن تفاديها باستخدام أساليب الفن الملاحي ، تستثنى من ذلك ظروف ظروف غير عادية .

والسلامة نسبية . والعبرة هى بالوقت الذى يلزم أن تصل السفينة فيه إلى الميناء وتستخدمه وتخرج منه ، فقد يكون الميناء آمناً فى وقت وغير آمن فى وقت آخر ، كما فى بعض الموانئ التى تتعرض فى الشتاء لتجمد المياه ، أو للمد والجزر ، أو للعواصف الموسمية .

والمقرر أن اضطراب السفينة إلى الانتظار - بسبب عوامل جوية أو أسباب أخرى - قبل دخولها الميناء لا يعتبر فى ذاته سبباً يجعل الميناء غير آمن ، فالقانون لا يتطلب أن يكون الميناء آمناً فى ذات اللحظة التى تصله فيها السفينة ، فكما أنها قد تتعرض لعواصف فى رحلتها إلى الميناء تؤخر وصولها إليه فهى قد تتعرض لظروف تعطل دخولها فيه والمستأجر لا يسأل عن هذا التأخير فى الحالتين .

وكذلك يظل الميناء معتبراً آمناً ، ولو كانت السفن التى فيه تضطر أحياناً أو لظروف خاصة إلى مغادرته طلباً للسلامة .

الأخطار الوقتية : temprary dangers

أحياناً يكون الخطر المؤقت عنصراً هاماً وسبباً فى عدم السلامة وخاصة إذا لم يكن هذا الخطر معروفاً للربان ، مثلاً إذا كانت خدمات ومعدات الميناء لا تتوافر فى أوقات معينة ، كالفنارات وأجهزة الإرشاد وخطوط السير ، فهذه المخاطر تجعل الميناء غير آمن متى كان الربان يجهلها - بشكل معقول - ولو كانت مؤقتة .

كذلك الظروف الجوية قد تجعل الميناء غير آمن ولو كانت مدتها وقتية فقد يصبح الميناء خطراً إذا كانت السفن تتعرض فيه للضرر بسبب تعذر الخروج منه أثناء العواصف غير المتوقعة ولو كانت مدتها قصيرة . ولذا فإن القول إن المخاطر المؤقتة لا تجعل الميناء غير آمن يصح فقط في حدود المخاطر المعروفة أو الظاهرة والتي تعطل السفينة في وصولها إلى الميناء أو تواجدها فيه أو مغادرتها إياه ، فهذه المخاطر لا تجعل الميناء غير آمن .

التأخير الراجع إلى مخاطر ظاهرة patent :

قد يكون الميناء غير آمن إذا إمتد التأخير زمنياً طويلاً sufficient ، ويقال في ظل مشاركة يلتيم : « إنه يلزم قانوناً أن يظل مفعول الخطر فترة بحيث يؤدي إلى تعطيل غير عادي inordinate delay بالنظر إلى طبيعة الرحلة والعقد .

والمقصود بالتعطيل غير العادي أن التأخير يجب أن يكون لمدة تهدم العقد . فالخطر أو العائق الذي يعطل السفينة لمدة أقصر من ذلك لا يجعل الميناء غير آمن .

٢٤ - الميناء الذي يصبح غير آمن بعد تعيينه :

يقع التزام المستأجر بتعيين ميناء آمن تذهب إليه السفينة عند التعيين أي عند إصداره أوامره ، والعبرة في الحكم على كون الميناء آمناً هي بذلك الوقت ، ففي هذه اللحظة يلزم في الميناء أن يكون في التوقع العادي prospectively آمناً بحيث أن تتمكن السفينة في الوقت المناسب مستقبلاً أن تصل إليه وتستخدمه وتغادره في امان .

ولهذا لا مخالفة ولا خطأ على المستأجر إذا كان الميناء غير آمن وقت صدور أمره ولكنه أصبح آمناً عند وصولها إليه .

كذلك لا خطأ عليه إذا كان الميناء وقت تعيينه آمناً ثم أصبح غير آمن بسبب حادث غير متوقع وغير مألوف وقع بعد صدور أمر المستأجر ، وفي هذا المعنى نقول أن التزام اختيار ميناء آمن التزام غير مستمر continuing obligation ، وفي قضية The Evia أرسلت السفينة من كوبا إلى البصرة ،

وصلت شط العرب اول يوليو ١٩٨٠ ورست في ٢٠ أغسطس وانتهت التفريغ في ٢٢ سبتمبر حيث نشبت الحرب بين العراق وإيران ، احتبست السفينة ولم تستطع الرحيل لمدة اعتبر معها العقد مهدوما بسبب المخاطر التي هددت الملاحة في شط العرب . قال المحكم أن الميناء (البصرة) كان آمنا وقت صدور أمر المستأجر وعند وصول السفينة واثناء وجودها فيه ، ولم يصبح غير آمن إلا بعد ذلك .

١ ادعى المالك أن المستأجر مخطيء لمخالفة شرط ٢ من المشاركة الذي يوجب استخدام السفينة بين موان آمنة . رفضت أغلبية المحكمة هذا الادعاء وكذلك أعضاء مجلس اللوردات حيث قرروا أن المستأجر لم يخطيء مادام الميناء كان آمنا عند صدور الأمر وعند وصول السفينة ولم يصبح غير آمن إلا بسبب غير متوقع وغير مألوف وهو نشوب الحرب . وتقع مسؤوليه ما حدث على المؤمن على السفينة لأن المالك يتحملها طبقاً لشرط ٢ .

- وإذا كان الميناء آمناً وقت الأمر وصار غير آمن وقت سير السفينة إليه نشأ على المستأجر التزام جديد بالغاء الأمر الأول وإصدار أمر جديد بتعيين ميناء آخر لو أراد استمرار استخدام السفينة .

كذلك لو طرأ عدم السلامة والسفينة داخل الميناء ويمكنها تفادي الخطر بمغادرة الميناء نشأ التزام جديد على المستأجر بأن يأمر السفينة - بمغادرة الميناء ، وإذا كان لا يزال يرغب في خدمة السفينة - فيكون عليه اصدار أمر جديد بتعيين ميناء آخر آمن . في قضية ايفيا لم ينشأ هذا الالتزام عندما نشبت الحرب إذ كان الأوان قد فات فلم يعد بوسع السفينة مغادرة الميناء .

والعبرة في كون الميناء آمناً هو أن يكون كذلك بالنسبة للسفينة المستأجرة بالذات ، كما يجب أن يكون الميناء آمناً بالنسبة للسفينة موضوع المشاركة بحمولتها كما هي *as she is at the relevant time* فانه يجب النظر في سلامته طبيعياً وسياسياً إلى السفينة المعنية وكذلك بحالتها الواقعية وهي بحمولتها .

٢٤١ - الذهاب الآمن إلى الميناء : Safaty approach

يلزم أن تكون السفينة قادرة على الوصول إلى الميناء المعين بسلام وإلا كان ذلك مخالفة لشرط ٢ من بلتيم .

وحكم أنه بعد مخالفة لشرط ٢ بلتيم أن تستخدم السفينة في رحلة إلى ميناء يتعذر عليها الوصول إليه بسلام ، ولا أهمية في القانون أن يكون الخطر محدداً located ، ولكن من حيث الواقع فإن من الواضح أنه كلما كان الخطر بعيداً عن الميناء كلما كان تأثيره أقل على سلامة الرحلة ، فالمستأجر لا يضمن أن الطريق الأقصر إلى الميناء أو أن طريقاً معيناً إليه يكون آمناً ، وإنما يلزم أن تكون الرحلة التي يأمر بها مما يمكن تنفيذها بسلام من ريان عادي ماهر .

ولذا فإن الميناء يكون غير آمن إذا كان الوصول إليه غير ممكن إلا بالتضحية بجزء من هيكلها ، وكذلك يكون غير آمن إذا كان الدخول إليه يستوجب تفريغ جزء من الحمولة لتخفيف السفينة . وكذلك يكون غير آمن بسبب الخشية من التعرض للاحتجاز في ميناء عدو أو للهجوم عليها في الطريق إليه .

٢٤٢ - الأمان في استخدام الميناء : Safety in Use : يجب أن

يكون الميناء آمناً من الناحية الطبيعية من حيث تركيبه وتكوينه وحجمه للسفينة محل النظر بحيث يمكنها استخدامه في الوقت المحدد بأمان ، مع اعتبار طبيعته واستعداداته . فلا يكفي أن يكون آمناً للدخول فيه إن لم يكن بقاؤها فيه مأموناً . فإذا كان الدخول إليه مأموناً والبقاء فيه كذلك ولكن كان تغير الجو يجعله خطيراً فلا يتوافر له الأمان .

وإنما لايلزم أن يكون استخدام الميناء مأموناً بدون انقطاع ، أي بعبارة أدق لايلزم أن تتمكن السفينة من استخدامه بدون انقطاع uninterrupted إذا كان يمكنها مغادرته بسلام عندما يصبح خطراً .

ويلزم لذلك أن يكون خروج السفينة أو اتخاذها الاجراء المناسب ويتوافر جميع الامكانيات ممكنة predictable وفي الوقت المناسب ، إلا إذا ظهر من تفسير المشاركة أن الميناء يلزم أن يكون مأموناً في كل لحظة وبلا انقطاع .

٢٤٣ - التحذيرات المحلية الجوية : إذا كان الميناء معرضاً لتقلبات جوية قد تجبر السفينة على مغادرته وجب على الشاحن أن يخطر الربان بهذا الاحتمال و (١) إما يوضح له أن بالميناء إمكانيات مناسبة للتنبؤ بتغير الجو وأن يتدبر ويراقب الحصول على هذه التنبؤات، أو (٢) أن يقدم هو (أي المستأجر) للربان هذه التحذيرات والتنبؤات .

وإنما يلاحظ أن وجود أجهزة أو إمكانيات للتحذير المبكر بتغير الجو لا يكفي إذا لم يكن بوسع السفينة اتخاذ المناورة اللازمة لتفادي احتباسها في الميناء بسبب عدم وجود مكان كاف لتحركها ومناورتها ، مثلاً لو كان يلزم لمغادرة السفينة الرصيف أن ترحل عنه سفينة أخرى تسد عليها مسافة التحرك .

ويقول القضاء يلزم لكى تتمكن السفينة من مغادرة الرصيف ، (١) أن يكون هناك نظام للتحذير المبكر بتغير الجو (٢) وأن تتوفر إمكانيات كافية من المرشدين والقاطرات (٣) وأن تتوافر مساحة كافية لحركة السفينة ، (٤) أو أن تتوافر وجه الدوام إمكانيات تدبير هذه المساحة .

٢٤٤ - توفر تسهيلات الرسو والاقلاع : Berthing and sailing

facilities:

قد يكون الميناء غير آمن ، ليس بسبب خصائصه الجغرافية أو نظام الارشاد فيه ، إنما بسبب عدم توافر إمكانيات العون الملاحي بشكل كاف وفعال ، فمثلاً قد لا يكون هناك مرشدون أو يكون الموجودون غير اكفاء فى ميناء يكون الارشاد فيه ضرورياً للرسو . وكذلك قد لا يتوفر التسهيلات اللازمة للاقلاع ، وقد يكون الاتجاه إلى المرسى الذى توجه إليه السفينة خطراً فذلك قد يجعل الميناء غير آمن بالنسبة للسفينة المعينة فى وقت إستخدامها له .

فاذا وجدت التسهيلات كان الميناء آمناً ، ولا يغير من ذلك أن يكون الضرر بفعل خطأ من شخص مختص وكفاء ، فلا يسأل عنه المستأجر . وقد يكون الميناء خطراً لا بسبب فى تكوينه ، وإنما بسبب خطر سياسى . كذلك قد يعتبر الخطر الذى يتهدد البحارة عاملاً فى اعتبار الميناء خطراً فى قيام السفينة باستخدامه .

٢٤٥ - السلامة في مغادرة الميناء : Safety in departure يعتبر الميناء غير آمن إذا أصيبت السفينة أثناء مغادرتها إياه أى خروجها منه . مثلاً إذا دخلته بسلام وهي بكامل الحمولة ولكنها - وهي فارغة - تعثر عليها خروجها بسبب ضعف غاطسها ووجود الكبارى على القنال الموصل إلى البحر فإن الميناء يعتبر بالنسبة لها غير آمن .

لكن إذا كان هناك خطر في طريق الخروج إلى البحر ولكنه على مسافة بعيدة من الميناء هل يؤثر على سلامة الميناء ؟

المنطق أنه لا عبء بذلك ، بمعنى أنه إذا كان الخروج من الميناء إلى عرض البحر يستلزم المرور في نهر لا سييل إلى غيره فإن وجود خطر ولو بعيد عن الميناء (١٠٠ ميل) يؤدي إلى اعتبار الميناء غير آمن ، مادامت السفينة مجبرة على السير في هذا النهر .

٢٤٦ - الإلتزام الضمني بضمان سلامة الميناء :

: Implied term as to safety

إذا خلت المشاركة من نكر التزام المستأجر بضمان سلامة الميناء فقد يفترض ذلك في أحوال ظروف خاصة .

مثلاً في مشاركة ذكر بها أن السفينة تتجه إلى أى ميناء تؤمر بالذهاب إليه حيث يمكنها always de safety afloat . فأمرت بالذهاب إلى السويس حيث كان هناك وقف لإطلاق النار caese fire ، وبعد وصول السفينة عادت العمليات الحربية وتحطمت السفينة ، فحكم أنه : (١) عبارة « دائماً عائمة بسلام » تنصرف إلى الخصائص البحرية لمكان التفريغ (٢) يفترض وجود التزام ضمنى أن الميناء الذى يعين للشحن يكون آمناً وقت التعيين ويمكن توقع بقاءه كذلك من وقت وصول السفينة إليه حتى مغادرتها له ، (٣) ولما كانت السويس آمنة وقت تعيين الميناء للسفينة وكذلك إلى الوقت المتوقع لبقائها فيه فلن المستأجر لا يسأل ولا يعتبر أنه خالف التزامه بخصوص سلامة الميناء .

٢٤٧ - لا يسأل المستأجر عما يصيب السفينة مما لا علاقة له

بالخصائص prevailing characteristics المتعلقة بالميناء :

مثلاً لا يسأل عما يصيبها داخل المياه بسبب عاصفة غير متوقعة وعنفية جداً ، ولا بسبب سفينة أخرى ، فذلك لا ينشأ عن خصائص الميناء ذاته ، فالميناء ليس خطراً في ذاته inherently unsafe .

وقيل في ذلك :

(If the set-up of the port is good but nevertheless the vessel suffers damage owing to some isolated, abnormal or extraneous occurrence-unconnected with the set. up. then the charterer is not in breach of his warranty. Such as when a competent berthing master makes for once a mistake, or when the vessel is run into another vessel.)

وفي اعتبار سبب عدم السلامة «غير المألوف» لا ينظر إليه بهذا الوصف لمجرد أنه يخرج على المألوف في تاريخ الميناء ، فإن الظروف إذا تغيرت قد تجعل الميناء خطراً إذا اعتبرت للظروف الجديدة من خصائص الميناء .

قبل في قضية أن الميناء كان خطراً ، لأن العيب الطارئ عليه استقر واستمر بحيث أصبح من خصائص الميناء .

في القضية The Evia : كان السؤال : في مشاركة بلتيم كانت السفينة تفرغ في ميناء البصرة عندما قامت حرب محلية ، فهل قيام الحرب يعتبر من خصائص الميناء أم واقعة غير مألوفة وخارجة ؟ حكمت محكمة الاستئناف أن قيام الحرب ليس من خصائص الميناء ولا ترتبط بها بل هي سبب منفصل عنه وغير مألوف الحدوث ولذا فلا يعتبر ذلك خرقاً من المستأجر لالتزامه في خصوص ميناء آمن ، وقيام الحرب جعل الميناء غير آمن لكن ذلك ليس مخالفة من المستأجر ، وإذا أصيبت السفينة فإن لمالكها أن يرجع على المؤمن وليس على المستأجر . وإذا كانت السفينة قد منعت من مغادرة الميناء بأمر السلطات فهذا أمر منقطع وخارج عن الميناء ذاته .

وأكد مجلس اللوردات هذا المعنى وأضاف أن البصرة كانت بحسب المتوقع prospectively ميناء آمناً وقت تعيينه ، وحيث أن عدم السلامة نشأ بعد وصول السفينة وكان راجعاً إلى حدث غير متوقع وغير مألوف فلا يعد ذلك مخالفة لشرط ٢ من المشاركة .

وفى تقدير مدى التزام المؤجر طاعة أمر المستأجر بالذهاب إلى الميناء المعين لا ينظر إلى مدى احتمال إصابة السفينة فى هذا الميناء بسبب غير مألوف ، بل يلزم النظر فقط إلى الظروف المعتادة والمألوفة . ومع ذلك فإذا حصل بعد صدور أمر المستأجر - فى مشاركة زمنية - بالذهاب إلى ميناء آمن prospectively ثم أصبح بعد صدور الأمر غير آمن بسبب غير مألوف ، وكان لا يزال بإمكان السفينة أن تتفادى الخطر بأن تمتنع عن الذهاب إليه أو أن تخرج منه ، فإنه ينشأ على المستأجر التزام جديد بأن يأمرها بأن تفعل ذلك .

والغالب أن يكون الخطر من جغرافية الميناء ، كالماء الضحل والشاطئ الرملى والعوامل الجوية والتلج . ويلزم أن يكون الميناء آمناً سياسياً ، مثلاً ليس هناك احتمال مصادرة السفينة .

وقضى مجلس اللوردات فى The Evia أن شرط ٢ من مشاركة بلتيم يلزم التزاماً ضمنيّاً على المستأجر بضمان سلامة الميناء مادياً physically وسياسياً .

المخاطر الممكن تفاديتها بالكفاءة الملاحية :

good navigation and seamanship

المخاطر التى يمكن تفاديتها بالفن الملاحي السليم المعتاد لا تجعل الميناء خطراً ، وهذا حال معظم مخاطر الملاحة المعتادة . لكن إذا كان الخطر يتطلب مهارة غير عادية more than ordinary skill كان الميناء خطراً .

٢٤٨ - اثر اخطا الربان والمبحارة :

كثيراً ما يستند المستأجر لرفض مطالبة المؤجر إلى حجج خلاصتها قوله ولو أن الميناء غير آمن فإن الضرر يزجع فى سببه إلى إهمال الربان

والبحارة أو أنهم ساهموا في حدوثه، أى أنه كان عليه أن يقدر بنفسه الخطر وأن يرفض دخول الميناء، أو أن الضرر لم يحدث بسبب عدم سلامة الميناء بل بسبب سوء قيادة الریان أو البحارة فى وقت حدوث الضرر أو أن الضرر حدث جزء منه بفعل الریان وجزء بفعل المستأجر.

والقاعدة أن القانون الإنجليزى يحسم هذا الاحتجاج بالبحث عن السبب الفعال effective وليس بتوزيع المسؤولية بين المخطئين بحسب أخطاء كل منهم.

والمعيار الأساسى هو: بالنظر فى الظروف هل السبب الفعال فى وقوع الضرر هو أمر المستأجر بالذهاب إلى هذا الميناء، فعندئذ لا يخفف من مسؤوليته كون الریان أو البحارة قد أخطأ، وإذا كان هذا الخطأ قد قطع سلسلة السببية فعندئذ لا يسأل المستأجر إطلاقاً.

وإلتزام المستأجر هنا بالحرص to take care مماثل للإلتزام بالحرص فى المسؤولية التقصيرية.

فالإلتزام بمشاركة بلتيم بإستخدام السفينة بين موان أمنة إلتزام مطلق absolute فإذا كان الميناء غير آمن فلا يعفى المستأجر منه بحجة أنه بذل العناية المعقولة فى اختياره.

- ومع ذلك يتغير مركز الخطأ بوصفه سبباً مشاركاً، إذا كانت المشاركة تقضى صراحة أن التزام المستأجر فى خصوص سلامة الميناء هو التزم ببذل عناية وليس التزمًا بنتيجة.

إذا كان الميناء معيناً فى المشاركة:

named porter charter-party

٢٤٩ - هناك سك فى ما إذا كان المستأجر يسأل عن سلامة الميناء المعين بالمشاركة إما بذاته وإما بوصفه واحداً من قائمة يختار منها المستأجر. فإن لم يرد بالمشاركة نص صريح فى شأن سلامة الميناء فيقال أنه لا يكون المستأجر عموماً مسئولاً عن سلامة الميناء المعين. فإن كان هناك نص خاص بالسلامة ففيل أن المسألة تتعلق أساساً بتفسير المشاركة وتحديد ما إذا كان ضمان المستأجر ينصب على الميناء المعين بها فقط أو على الميناء الذى يختاره أثناء إستخدامه السفينة تنفيذاً للمشاركة.

٢٥٠ - الشرط الخاص بالحرب فى مشاركة بلتيم :

المادة ١/٢١- لا يجوز- بغير إذن سابق من المجهز- إصدار أمر للسفينة بأن تتجه ولا بأن تستمر فى أى مكان ولا أى رحلة ، ولا أن تستعمل فى مهمة تؤدى بها إلى منطقة خطرة بسبب أعمال حربية فيها تباشر بالفعل أو يكون هناك تهديد بالقيام بها ، أو بسبب حرب ، أو أعمال عدوانية ، أو عمليات تمهد للحرب ، أو أعمال عدوانية ضد السفينة أو غيرها أو حمولتها ، من أى شخص أو هيئة أو دولة أياً كانت ، أو ثورة ، أو حرب أهلية أو تنفيذ قانون دولى ، أو تتعرض بأى شكل كان لأخطار أو جزاءات من أى نوع كان . ولا أن تنقل بضاعة من شأنها أن تعرضها - بأى شكل كان- لخطر الحجز أو الأسر أو جزاءات أو أى تدخل من أى سلطة أو طرف محارب أو مقاتل أو أى حكومة أو حاكم .

ويتحمل كل زيادة فى أجور الطاقم واثان التموينات واقساط التأمين الناشئة عن الظروف المشار إليها .

(ب) فى حالة ما تقترب السفينة من هذه المنطقة أو توجد فيها أو تتعرض بأى شكل لهذه المخاطر ، فيكون للمجهز أن يغطى بالتأمين مصالحه فى السفينة أو الأجرة ضد جميع المخاطر التى يحتمل أن بسبب ذلك ، بالشروط التى يراها مناسبة ، وذلك على نفقة المستأجر .

ويتحمل المستأجر دفع الأجرة كاملة عن الوقت الضائع بسبب الأحداث

الناشئة عن احتمالات هذه الفقرة (ب) .

(ج).....

٢٥١ - التاجر من الباطن : ينطبق هنا نص المادة ١٥٧ من

القانون التى تجيز للمستأجر ذلك . ويغلب أن تقرر المشاركات هذه الرخصة للمستأجر ، وفى مشاركة بلتيم :

والمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن مع بقائه أمام المجهز المؤجر ملتزماً ومسئولاً عن حسن تنفيذ أحكام المشاركة الأصلية ، (م ٢٠ بلتيم) - فيبرم مع الغير مشاركة زمنية جديدة بشرط أن يخطر المؤجر بشكل صحيح (م ٢٠) . وله أن يستقلها فى نقل بضائعه أو بضائع لغيره ،

وقد يتخذ العقد الذى يبرمه مع هذا الغير مشاركة بالرحلة أو عقد نقل بسند شحن ، ويقوم المستأجر فى الصورة الأولى بدور المؤجر أمام المستأجر فى المشاركة بالرحلة ، وقد يكون فى مركز الناقل أمام المستفيد من سند الشحن إذا صدرت سندات شحن بأسمه كما سنرى ، ويكون فى الصورة الثانية فى مركز الناقل ويخضع لأحكام النقل بسند شحن أمام المستفيدين من سندات الشحن التى يوقعها هو أو وكيله عن البضاعة المنقولة إذا ظهر فيها .

٢٥٢ - سلطة المستأجر من الباطن فى توقيع سندات شحن لحساب الربان :

متى كان للمستأجر حق التأجير من الباطن فإن المستأجر عادة (طبقاً للمادة ١٧٥) يكون له الحق فى توقيع سندات شحن بنفسه أو بواسطة وكلائه بكيفية تلزم المالك ، لأنه مادام المالك يعلم بجواز التأجير من الباطن فإن عليه أن يتوقع أن للمستأجر يطلب من الربان أن يوقع سندات الشحن وأن يوقعها المستأجر من الباطن نفسه بدلاً من أن يطلب ذلك من الربان ، وبذلك يبرم عقد بين المالك وبين حملة سندات الشحن (أنظر ماسيلى خاصاً بمسئولية الربان عن توقيع سندات الشحن) .

ولذلك فإن أجرة الحمولة المستحقة طبقاً للمشاركة من الباطن هى للمالك ، الذى يقبضها ثم يحاسب عليها المستأجر^(١) .

المبحث الثالث

الإلتزام برود السفينة

٢٥٣ - تقول المادة ١٧٨ (١) يلتزم المستأجر عند إنقضاء عقد الإيجار برود السفينة فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك . (٢) وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة ، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها فى

(١) ويقرر له القانون الفرنسى امتيازاً على البضاعة يضمن له الأجرة (م ٢ - قانون ١٩٦٦) .

(م ١٦ - النقل البحرى) :

العقد عن الأيام الزائدة . (٣) ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل إنتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على ذلك .

وترد السفينة بالحالة التي كانت عليها عند بدء الانتفاع مع مراعاة ما يصيبها بسبب الاستهلاك العادي فلا يسأل عنه المستأجر لأن الأجرة التي يدفعها تغطيه ، وإنما نلاحظ أن عبارة الاستهلاك المعتاد Usure normale واسعة قد تشمل المخاطر البحرية .

ولا يسأل المستأجر كذلك عما يصيب السفينة بغير خطأ منه ، أما بخطأ الربان والبحارة لأنهم تابعون للمؤجر المجهز مادام لم يشارك هو أو يتسبب في هذا الخطأ ، وأما بسبب قوة قاهرة ، فإذا هلكت السفينة بقوة قاهرة كان المستأجر غير مسئول عن ذلك ، وإنما لا يلزم المؤجر بتقديم سفينة أخرى بدلا من الهالكة بل ينقضى العقد وينقضى التزام المستأجر بدفع الأجرة التي لم تستحق أى عن المدة اللاحقة (في هذا المعنى كذلك المادة ١٦ بليتيم) .

٢٥٤ - ويثير تحديد الوقت الذي ترد فيه السفينة مشاكل في العمل في مشاركة بلتايم ، إذ قد يحل التاريخ المنصوص عليه لذلك والسفينة في عرض البحر ، ويجرى العرف على امتداد العقد حتى إنتهاء الرحلة الجارية .

وثمة صعوبة أخرى إذا كانت السفينة في الميناء ولا يكفى الوقت الباقي لحلول موعد ردها لكي تقوم برحلة جديدة ، فهل يمتنع على السفينة القيام بأى رحلة جديدة ؟ .. يجب النظر إلى قدر هذا الوقت الباقي ، فإن كان قصيراً جداً فلا محل لبداية رحلة جديدة ، أما أن كان وقتاً طويلاً نسبياً ولكنه لا يكفى لاتمام الرحلة الجديدة فلا مانع من قيام السفينة بها ، والمسألة تقديرية .

ويلاحظ أن مدة الإيجار عادة لا تحدد بشكل مطلق وحاسم ، بل يقال أنها حوالى كذا .

(١) لافرنى من ١٣٤ . بلفورد من ١٥١ .

(٢) لافرنى من ١٣٣ .

(٣) بيبلفر رقم ٢٢ .

ومن الواضح إنه إذا طالّت مدة انتفاع المستأجر بالسفينة عن المدة المقررة بالعقد كان هناك محل لزيادة فى الأجرة تتناسب مع زيادة المدة ، وإذا رد السفينة قبل الأجل المحدد كان من الواجب النظر فى تخفيضها بنفس النسبة إذا اتفق على ذلك . ومع ذلك تقضى المادة ١٧٨ بعدم تخفيضها فى هذه الحالة .

وتواجه المادة ٧ من مشارطة يلتزم هذه المسألة بقولها : « ترد السفينة عند إنتهاء المشاركة فى نفس حالتها كما سلمت للمستأجر مع مراعاة الاستهلاك العادى ، وفى ميناء خال من الجليد حسب اختيار المستأجر ، فيما بين الساعة التاسعة صباحاً والسادسة مساءً أو التاسعة صباحاً والثانية مساءً ان كان يوم سبت ، وإنما يجب أن لا يكون يوم رد السفينة يوم أحد أو يوم عيد رسمى .

« ويخطر المستأجر المجهز بيوم الرد وبالميناء الذى ترد فيه السفينة قبل موعد الرد بمدة لا تقل عن ١٠ أيام » .

« وإذا كانت السفينة قد تلقت أمراً بالقيام برحلة يترتب على إتمامها تجاوز مدة الايجار فيكون للمستأجر الانتفاع بالقدر اللازم لاتمام الرحلة على أن يكون قيام السفينة بهذه الرحلة يسمح - بحسب المعقول - بردها فى موعد مقارب للموعد المنصوص عليه فى المشاركة . وإنما بالنسبة للمدة الزائدة عن المشاركة يدفع المستأجر أجرة السوق ان كانت أعلى من الأجرة المتفق عليها فى المشاركة » .

ويؤدى تطبيق هذا النص إلى قسوة أحياناً على المستأجر ، إذا كان الوقت الباقى حتى نهاية المشاركة قصيراً جداً بالنظر إلى الرحلة التى يريد قيام السفينة بها امتنع عليه إرسالها فى هذه الرحلة وضاعت عليه هذه المدة الباقية ، وإذا كان الوقت الباقى طويلاً بحيث يمكن اتمام الرحلة خلاله ولكن تعذر رد السفينة فى موعدها فإن المستأجر يتحمل - عن الوقت الزائد - لا أجرة هذا الوقت لها بالسعر المتفق عليه بل بحسب السعر الحارى فى السوق ان كان أعلى وسعر العقد ان سعر السوق أقل .

وتضيف المشاركة أن يلتزم كل من المستأجر والمؤجر ، فى ميناى الاستلام والرد - بقبول ما يوجد على السفينة من الفحم والوقود السائل المتبقى فى المخازن ويبلغ ثمنه بالسعر الجارى فى الميناء (م ٥) .

٢٥٥ - مدة سريان المشاركة : تبدأ المشاركة من وقت تسليم السفينة طبقاً لمحضر تسليمها ان كان ، وهو يعنى وضع السفينة وطاقتها تحت تصرف المستأجر فى المكان المتفق عليه (وهو نفس ما يرد فى بلتيم) بحيث يكون للمستأجر أن يصدر أوامره فى حدود ما يرد بالمشاركة فى شأن استخدام employment السفينة - إلى الربان والضباط والبحارة ، وهى أوامر يتعهد المالك أن تابعه هؤلاء طيعونها .

إذا لم يرد بالمشاركة عبارات تلقى على المستأجر التزاماً مطلقاً برد السفينة فى تاريخ محدد فإن المستأجر لا يعد مخطئاً إذا ارسل السفينة فى رحلة أخيرة تسمح بتوقع رد السفينة خلال مدة المشاركة (بما فيها فترة أو فترات التجاوز) حتى ولو تم الرد بالفعل خارج مدة الإيجار .

٢٥٦ - الرحلة الأخيرة المشروعة :

إذا ارسل المستأجر السفينة فى رحلة أخيرة مشروعة فى معنى أنه يكون متوقعاً بشكل معقول رد السفينة قبل نهاية الإيجار فإنه يكون على المالك تنفيذ أوامر المستأجر .

فاذا حدث بالرغم من كون للتوقع معقولا أن السفينة لم يمكن عملا دها قبل انقضاء مدة المشاركة بما فيها فترة السماح margin وجب على المستأجر الاستمرار فى دفع الاجرة بنفس سعر المشاركة حتى تاريخ الرد الفعلى ، ولا محل للنظر إلى سعر السوق سواء ارتفع أو انخفض عن سعر المشاركة . وهو ما يؤكد الشرط ٧ مشارط بلتايم . والفرض أن استطالة الرحلة كانت بسبب لا يسأل عنه أحد الطرفين .

ولا محل للنظر فيما إذا كانت استطالة الرحلة معقولة أو غير مقبولة من حيث طبع المدة الإضافية ، لأنه متى اعتبرت الرحلة الأخيرة مشروعة legitimate فإن المستأجر لا يعتبر قد خالف التزاماته ولو طالبت الرحلة بشكل غير مدووع ولا مألوف مادام سبب ذلك ليس خطأ من جانبه .

فإذا تسبب المستأجر فى تأخير إضافى بخطأ منه أى بمخالفة للإلتزام آخر، مثلاً الإلتزامه بالاقصصار على ارسال السفينة إلى موان مأمونة Safe posts وارتفع سعر الأجرة فى السوق وجب عليه دفع تعويض عن المدة الإضافية .

وينظر فى مشروعية الرحلة الأخيرة الختامية Final voyage legitimacy إلى الأوامر التى أصدرها المستأجر إلى السفينة :

فى قضية ادعى المستأجر أن له الحق فى رحلة أخيرة لأنه كان المعقول والمتوقع أن تقول السفينة برحلة وهى محملة إلى مكان الرد ، لكن المؤجر حرمه من تلك الفرصة بسبب تأخير راجع إلى خطأ المؤجر . حكم أنه ما دام لم تصدر من المستأجر بتنفيذ هذه الرحلة إطلاقاً أوامراً ، وهى ما كان المؤجر يلتزم عندئذ بتنفيذها فلا محل لتعويض المستأجر عن ذلك .

كذلك فى تقدير مدى شرعية الرحلة الأخيرة فلا ينظر إلى وقت عزم المستأجر على قيام السفينة برحلة أخيرة إذا لم يكن قد أبلغ عزمه على ذلك فى الوقت إلى المؤجر .

٢٥٧ - الرحلة الأخيرة إذا كانت غير مشروعة :

إذا أرسل المستأجر السفينة فى رحلة أخيرة - غير مشروعة بالمعنى المتقدم - أى أنه كان من غير المتوقع بشكل معقول أن تنفذها يسمح برد السفينة إلى المؤجر قبل نهاية المشاركة - كان للمؤجر أن يرفض تنفيذ الأمر بهذه الرحلة وأن يطلب إصدار أمر آخر برحلة مشروعة ، فإن لم تصله أوامر جديدة كان له اعتبار المشاركة منتهية . وأن يتدبر إستخداماً آخر للسفينة ، وتعويضاً عند الإقتضاء .

فإذا قبل المؤجر تنفيذ رحلة غير مشروعة كان معنى ذلك نزوله عن حقه فى رفضها ولكن ليس عن حقه فى طلب التعويض ، فيظل له حق فى الأجرة المشروطة إلى نهاية مدة المشاركة وإذا كانت أجرة السوق قد ارتفعت فيكون له هذه الأجرة عن المدة الزائدة ابتداء من نهاية المشاركة حتى رد السفينة إليه ، وإذا إنخفضت أجرة السوق منذ نهاية مدة المشاركة تكون له أجرة المشاركة حتى رد السفينة .

ويوجد فى آخر هذا الشرط (٧ من مشاركة بلتايم) عبارة تسمح للمستأجر أن يرسل السفينة فى رحلة أخيرة تمتد المشاركة بقدر متنها بشرط أن يكون متوقفاً بشكل معقول أن هذه الرحلة الأخيرة تسمح برد السفينة حوالى تاريخ نهاية المشاركة .

فإذا زابت أجرة السوق فى المدة الزائدة عن مشاركة وجب ودفع هذه الأجرة الزائدة .

هذا ينطبق فقط متى كانت الرحلة معروفاً تجاوزها مدة المشاركة overrun the charter period وقت إصدار الأوامر بتنفيذها ، وهكذا فإن النص لا يغير القاعدة الأصلية المذكورة فيما تقدم والتي تقضى أنه متى كانت الأمور بها مشروعة وتجاوزت - على خلاف المتوقع - مدة المشاركة فإن إلزام المستأجر يظل هو دفع أجرة المشاركة .

٢٥٨ - إمتداد المشاركة بإتفاق صريح أو ضمنى على

هامش للمدة :

للحكم على مشروعية أو عدم مشروعية الرحلة الأخيرة طبقاً للقواعد المتقدمة ، يجب النظر فيما إذا كانت مدة المشاركة ممتدة بمقتضى الاتفاق إلى مدة هامشية أخرى .

أولاً يمكن إفتراض الاتفاق على هامش سماح أو هامش

: Margin

إذا كانت مدة المشاركة محددة برقم محدد ك ٥ شهور فإن المحاكم تفترض هامشاً معقولاً ، وهذا الافتراض مبناه أنه من الناحية التجارية يتعذر عملاً على المستأجر وهو يخطط برنامج إستخدام السفينة أن يحدد بالضبط اليوم الذى تنتهى فيه آخر رحلة ويرد فيه السفينة إلى المؤجر . ومتى أمكن إفتراض وجود هذا الهامش فلا يعد المستأجر مخطئاً أو مخالفاً للعقد إذا حدث وأن رحلة السفينة التى ارسلت فيها كان متوقفاً أن تنتهى بعد مدة العقد ولكن داخل مدة الهامش المفترض . فعندئذ لا يكون للمؤجر تعويض أى ليس له حق طلب أجرة السوق التى قد تكون أعلى من أجرة العقد .

ويرجع وجود هامش إذا صبحت تحديد المدة كلمة « حوالى » .

ثانياً: حالات لا يفترض فيها السماح أو الهامش :

متى تحدد المدة فى المشاركة «يحد أدنى وحد أقصى» فلا تسمح للمالك بأى هامش بعد الحد الأقصى. كما لو حددت بخمس شهور و ٢٠ يوماً أكثر أو أقل، هنا لا هامش.

كذلك لا هامش يفترض إذا حدد الطرفان فى المشاركة الهامش عند تحديد المدة كم لو قالوا عشرون يوماً أعلى أو أقل، فإذا أرسل المستأجر السفينة فى رحلة لن تعود منها بحسب التوقع المحقول قبل نهاية المدة مضافاً إليها الهامش المنصوص عليه فالرحلة غير مشروعة فإذا نفذت رغم اعتراض المالك ألزم المستأجر بأجرة السوق العالمية.

٢٥٩ - الإلتزام المطلق (طبقاً للاتفاق) بالتسليم قبل وعند نهاية مدة المشاركة :

قد يستخدم الطرفان عبارات تفيد هذا المعنى الحاسم وهو ما يستبعد المرونة، ويكون المستأجر مخطئاً بمجرد عدم رد السفينة يوم أو قبل التاريخ المحدد أيأ كان سبب التخلف ما لم يكن خطأ المالك.

هل يكون للمؤجر رفض الرد البتسر والمطالبة باستمرار دفع الأجرة؟.. القاعدة أنه فى حالة إنهاء العقد Repudiation يكون للطرف البرئ الخيار إما أن يقبل الإنهاء ويطلب التعويض وإما أن يرفض الإنهاء ويتمسك ببقاء العقد.

والمشاركة الزمنية، كما يكشف عن ذلك اسمها، مؤقتة بفترة زمنية تحدد فى العقد، إذ تبرم لمدة كذا شهر أو من يوم كذا إلى يوم كذا ولا تحدد مدته برحلة أو بعدد من الرحلات وأن كان ذلك متصوراً. ويلاحظ - على أى حال - أن الوقت يتخذ أساساً لتعيين مدى الإلتزامات الطرفين ولتحديد الأجرة المستحقة على المستأجر، ولكنه ليس عنصراً أو معياراً لتمييز هذه المشاركة بالرحلة، غفد رأينا أن معيار التفرقة بينهما هو فى مدى السلطات التى تخولها المشاركة المستأجر على السفينة (أنظر ما تقدم ١٨).

وتنص المادة الأولى من مشاركة بلتيم على أن يؤجر المجهز ويستأجر (المستأجر) السفينة لمدة كذا أشهر تبدأ من اليوم (لا يكون يوم أحد ولا عيداً رسمياً إلا إذا كانت السفينة في عهدة المستأجر من قبل) الذي سلمت فيه السفينة للمستأجر ووضعت تحت تصرفه، الساعة التاسعة صباحاً والسادسة مساءً أو بين التاسعة صباحاً والثانية مساءً إن كان يوم سبت

هذا عن بداية إلزامات الطرفين .

أما فيما يتعلق بإنهاء هذه الإلزامات فالأصل أن تنتهي بحلول الأجل المتفق عليه في العقد لنهاية إنتفاع المستأجر بالسفينة، ولكن يغلب أن يرد شرط خاص ينظم هذه المسألة عرضنا له عند الكلام في إلزام المستأجر برد السفينة إلى المؤجر .

المبحث الرابع

مسئولية المستأجر أمام المؤجر

٢٦٠ - يسأل المستأجر - طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية التعاقدية - أمام المؤجر عن كل إخلال بالتزام يتحمله أمامه ناشئ من العقد أو القانون^(١).

وتقول المادة ١٧٠ ، «يسأل المستأجر عن الضرر الذي أصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئاً عن سوء إستغلال للسفينة أو عن عيب البضائع التي وضعها فيه» . ومفهوم ذلك أن هذه المسؤولية تقوم على المستأجر أمام المؤجر .

وتنص مشاركة بلتيم على صور لمسئولية المستأجر أمام المؤجر نتيجة مخالفته لأحكام المشاركة ، فضلاً على أن المستأجر يتحمل كافة النتائج المادية على مخالفة القيود الخاصة بإستغلال السفينة (المواد ١١ و ١٤) أوردت المشاركة نصوصاً خاصة ببعض الحالات ، منها المادة

^(١) -م. بند ١٢ - ٢ . انظر كذلك باريس ١٧ يونيو ١٩٢٧ ملحق ص ٢٨٨ .

التاسعة التى تقضى أن يعرض المستأجر المجهز عن كل النتائج والمسئوليات الناشئة عن توقيع الرهان أو الضباط أو الوكلاء لسندات الشحن أو أى مستندات أخرى أو عن تنفيذهم لأوامره، وكذلك عن كل مخالفة فى أوراق السفر، أو عن البضاعة التى تنتقل إلى مكان أبعد من المكان الذى يجب أن تنتقل إليه.

وسنعود فيما بعد إلى المسئولية التى قد تقع على أحد طرفى المشاركة أمام الغير بسبب استغلال السفينة والناشئة عن إصدار سندات شحن أو عن تعاقد آخر مع الغير، وهى بعض الفروض التى يعرض لها النص المذكور.

وتضيف المادة ١٢ فى فقرتها الثانية أن المستأجر يسأل عن الهلاك والضرر الحاصل للسفينة أو للمجهز بسبب البضاعة المشحونة بالمخالفة لنصوص المشاركة أو كنتيجة لملء مخازن الوقود Soutage أو شحن البضاعة أو رصها أو تفريغها الحاصل بالمخالفة للأصول أو بدون عناية، أو كنتيجة لأعمال مخالفة للأصول Impeopres أو صادرة بإهمال من جانبه أو من جانب تابعيه.

وهذا النص - كما واضح - يلقى على المستأجر مسئولية كل عمل مخالف للعقد أو القانون، إذ يرتب مسئوليته عن كل عمل صادر بإهمال منه أو من تابعيه، وذلك بصيغة عامة كان المفروض أن تغنى عن التعداد الوارد بالنص لحالات معينة بذاتها.

ويلاحظ أن المشاركات لا تنص على أى إعفاء للمستأجر من هذه المسئولية كما تفعل بالنسبة لمسئولية المؤجر أمام المستأجر.

ويذهب بعض الشراح فى فرنسا إلى أن مثل هذا الشرط - الأخير - لو وجد لكان باطلاً، لاختلاف الظروف التى تؤيد صحته بالنسبة لمسئولية المؤجر وهو إنتقال الإدارة على السفينة والطاقم للمستأجر^(١) ولكن يكون صحيحاً فى القانون المصرى (م ٢١٧ مدنى).

(١) ويشبه خطأ المستأجر العيب الذاتى للبضاعة إذا سبب ضرراً للسفينة - شوفو رقم ٧٧٩.

(٢) بيليفر رقم ٢٨.

المبحث الخامس

دفع الأجرة

أولاً: تنظيم القانوني :

٢٦١ - على المستأجر دفع الأجرة المتفق عليها ، وهذا هو التزامه الأساسي ، وهو الثمن أو السبب الذي من أجله أجرت السفينة .

وتحدد الأجرة - عللاً - طبقاً لقانون العرض والطلب في السوق الملاحى ، وتقدر عادة بالنظر إلى حمولة السفينة ، ومدة العقد .

وبمقتضى المادة ١٧٥ من القانون ، يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة . ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستغلال .

وتضيف المادة ١٧٦ ، أن (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو فعل الموجر أو تابعيه ، (٢) وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها إستحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها . وهذا الحكم معقول ، فالمستأجر يتحمل نتائج حوادث الملاحة لأنه هو الذى يستغل السفينة لحسابه وينفسه مادام الربان والبحارة تابعين له فى هذا الخصوص ، ولا شأن للموجر بما تتعرض له السفينة فى ملاحظتها من حوادث بعيدة عن الموجر .

أما إذ هلكت السفينة أو توقفت عن السير فلإن إنتفاع المستأجر يتعطل نهائياً ويفسخ العقد فى حالة الهلاك ، وموقتاً فى حالة مجرد توقف السفينة عن العمل ، وفى الحالتين لا يتحمل أى من الطرفين نتائج القوة القاهرة ، فلا يطالب المستأجر بدفع أجرة عن منفعة لم يتكّن منها بسبب هذه القوة القاهرة ، كما لا يطالب بها متى كان التعطل بفعل الموجر إذا كان مجرداً عن كل خطأ لأنه يستوى عندئذ بالقوة القاهرة بالنظر إلى المستأجر ، ومن باب أولى لو كان خطأ من المستأجر .

وهذه الأحكام خاصة بتنظيم دين الأجرة، دون أن تمس المسؤولية عن هلاك السفينة ذاتها ومن يتحمل من الطرفين تبعة هذا الهلاك.

ثانياً : التنظيم الانتقضى :

٢٦٢ - تنقضى المشاركة أنه إذا هلكت السفينة أو اختفت انتقضى الإيجار من تاريخ الهلاك، فإذا لم يمكن تحديد تاريخ الهلاك استحق نصف الأجرة من تاريخ آخر خبر من السفينة حتى التاريخ الذى كان مفروضاً أن تصل فيه إلى المكان المصن للوصول. ويعاد النظر فى الأجرة التى بفعت مقدماً على هذا الأساس (م ١٦).

وبالرغم من شروط المادة ١١ فإن الأجرة «تدفع كاملة عن الوقت الضائع كله بما فيه الوقت الضائع بسبب الضرر والهلاك الذى يصيب الربان والضباط والبحارة، أو بسبب سلوك البحارة ورفضهم الذهاب إلى مناطق خطرة (ورد النص عليها فى البند ١ من المادة ٢١). أو رفضهم التعرض لهذه المخاطر (م ٢١/ب).

«وإذا زادت أجور الربان والضباط و/أو البحارة، أو نفقات التوين و/أو تموينات السطح و/أو الماكينة و/أو أقساط التأمين، بسبب أو أثناء ظروف خطرة استعملت فيه السفينة (طبقاً للبند ١ من المادة ٢١) فإن كل زيادة مما تقدم تضاف إلى الأجرة ويدفعها المسائر على أساس حساب يقدمه المجهز، ويقدم هذا الحساب شهرياً (م ٢١ / ج).

وكثيراً ما يشترط أن الالتزام بدفع الأجرة يقف طوال المدة التى تعطل فيها السفينة لدخولها العمرة (الإصلاح) السنوية أو لإصلاحها من عطب يتحمل المؤجر عبء إصلاحه (انظر المادة ٢٩٦ تجارى فرنسى، م ١٢ من مشاركة بلتاييم). وعلى أن هذا الالتزام ينقضى متى هلكت السفينة أو أصابها عطب يستدعى إصلاحاً طويلاً الأمد (م ١٦ بلتيم).

كما تنظم الأجرة فى حالة تعطل السفينة فتقول المادة ١١/أ أنه «فى حالة العمرة » Carenage « أو أى إجراء آخر ضرورى للمحافظة على كفاءة السفينة، أو بقصر الرجال أو التموين الذى قدمه المجهز، أو كسر الماكينة، أو تلف بيدن السفينة أو حادث آخر سواء كان يعرقل أو يعوق

سير السفينة ويدوم أكثر من ٢٤ ساعة متتابة فلا تدفع أى أجره عن الوقت الضائع على هذا النحو خلال المدة التى تكون فيها السفينة عاجزة عن الاداء الفورى للخدمة المطلوبة . وكل أجره تدفع مقدماً يعاد النظر فيها على هذا الأساس .

- ويلاحظ أن الأجره تسرى على المستأجر مادامت السفينة موضوعه تحت تصرفه بغض النظر عما إذا كان ينتفع بها ، فعلاً أم لا ، ولا يقف إلزامه ولو تأخرت أو توقفت عمليات الشحن أو التفريغ ، فهذه العمليات لاشان للمؤجر بها وعلى المستأجر أن يتدبر أمره فيها ، وهذا فرق جوهري بين مشاركة الإيجار الزمنية والمشاركة بالرحلة ، فالأجره مقدرة فى الصورة الأولى على اساس احتباس السفينة لحساب المستأجر مدة معينة وهو الذى يتولى الإدارة التجارية لها ولا شأن للمؤجر بعمليات استغلالها ، أما فى المشاركة بالرحلة فالوقت يسرى ضد مصلحة المؤجر لأن الأجره مقدرة لرحلة معينة طالمت مدتها أو قصرت ولهذا يكون من مصلحة المؤجر الاسراع فى عمليات الشحن التفريغ حتى تنتهى الرحلة بأسرع ما يمكن .

والمألوف أن ينظم العقد كيفية تنفيذ الإلتزام بدفع الأجره ، من حيث وقت الدفع ، ومكانه على ما رأينا .

- وتقضى مشاركة بلتيم أن يدفع المستأجر الأجره محسوبة عن كل ٣٠ يوماً تبدأ طبقاً للشرط رقم ١ من هذه المشاركة ، حتى وقت رد السفينة - إلى المؤجر - وتدفع الأجره نقداً إلى دون أى خصم ، كل ثلاثين يوماً ومقدماً (م ٦ من المشاركة) .

- ويجرى العمل على أن يحسب الشهر على اساس شهور السنة الأثنى عشر ويدفع مقابل الجزء من الشهر بنسبة عدد الأيام على اساس أن الشهر ٣٠ يوماً ، ولنضرب مثلاً لذلك مشاركة زمنية سلمت فيها السفينة للمستأجر يوم ٢٥ أكتوبر الساعة الثامنة صباحاً وردت للمجهز فى ٢٠ ديسمبر الساعة الثامنة صباحاً فإن الأجره تحسب على الوجه الآتى :

٢٥ أكتوبر الساعة ٨ إلى ٢٥ نوفمبر الساعة ٨ - شهر واحد .

٢٥ نوفمبر الساعة ٨ إلى ٢٠ ديسمبر = ٢٥ - ٣٠ من
الأجرة الشهرية .

وتقتضى المادة ١٤ أن « يعجل المستأجر أو وكيله للربان - بناء على
طلبه - النقود اللازمة للنفقات المعتادة للسفينة ، فى كل ميناء ، وذلك بفائدة
قدرها ٦٪ سنوياً على أن تخصم هذه التقدّمات من الأجرة » .

جزاء عدم دفع الأجرة سحب السفينة من المستأجر withdrawal

٢٦٣ - إذا تخلف المستأجر عن دفع الأجرة فى موعدها فللمؤجر
أن يتمسك بحقه الذى تقرره القواعد العامة ، فيكون له أن يتمتع عن تنفيذ
إلتزامه المقابل لإلتزام المستأجر بدفع الأجرة ، وهذا هو أسهل إجراء
منظماً الدفع بعدم التنفيذ من جانب المؤجر ، فنقول المادة ١٧٧ « يسترد
منظماً الدفع بعدم التنفيذ من جانب المؤجر ، فنقول المادة ١٧٧ يسترد
المؤجر حقه فى التصرف فى السفينة المؤجرة بالمدة إذا لم يستوف الأجرة
المستحقة له وذلك بعد إنتضاء ثلاثة أيام على إعدار المستأجر » ، وذلك
يحصل عملاً بأن يأمر المؤجر الربان - وهو تابع له - بالخروج عن طاعة
المستأجر . ومحافظة على البضاعة التى تكون على السفينة أضافت المادة
أنه « وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى
السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه فى
التعويض » . ويلاحظ أن الإشارة إلى أجرة المثل يفهم منها أن العقد قد
فسخ والا لكان الواجب هو اقتضاء ذات الأجر المتفق عليه ، وهكذا يتضمن
هذا النص تطبيقاً لمبدأ الدفع بعدم التنفيذ ، ولكنه يرخّص فى نفس الوقت
للمؤجر أن يفسخ العقد بمفرده ، على أن يكون المرجع فى نهاية الأمر هو
للمحكمة التى تنتظر فى مسلك كل من الطرفين ،

- ونجد فى مشاركة بالنظيم نصاً قريباً من هذه المادة ، يقضى أنه :

« إذا لم تدفع الأجرة كان للمؤجر - دون انذار ودون حاجة إلى تدخل أى محكمة أو أى إجراء آخر - الحق فى سحب السفينة السفينة من خدمة المستأجر ، مع حفظ المؤجر كل ما يمكن له أن يطالب به المستأجر طبقاً لهذه المشاركة . » (م ٦ بلتيم) .

وقد قضت محكمة النقض المصرية فى فبراير ١٩٥٦ « أن مالك السفينة المؤجر بمشارطة زمنية لا يعد مخطئاً إذا أمر ربانها بانتهاء رحلتها بسبب عدم دفع المستأجر الأجر .

١- وإنما لا يعد ذلك انهاءً لعقد المشاركة أو الغاء له .

٢- ويترتب على ذلك أن المؤجر لا يسأل عن هذا العمل أمام الغير وبالذات فى حالة الايجار من الباطن^(١) .

توقف المستأجر عن دفع الأجرة :

٢٦٤ - يقدم المؤجر السفينة والرجال الذين يقومون بتشغيلها ، ومادام هؤلاء يعملون بكفاءة تامة وبوسعهم تقديم الخدمة المطلوبة للمستأجر وجب دفع الأجرة باستمرار . لكن إذا حصل لأى سبب أن تعطلت خدمة السفينة المطلوبة وتربى على ذلك ضياع وقت على المستأجر وجب عدم دفع الأجرة عن الوقت الضائع^(٢) .

ولهذا اثر فى عبّ الاثبات . ودليل الاثبات . فالأصل أن الأجرة مستحقة والمستأجر عليه أن يثبت أن الشرط ينطبق فى ظروفه ، وبوضوح ، ولهذا فلن الشك حول معانى بعض الكلمات يكون لصالح المؤجر لأن المستأجر يسعى ليحرمه من حقه فى الأجرة .

(٢) بلغورد ص ٢٤٤ .

وكتابى فى مشارطات ايجار السفن ١٩٨٩ رقم ٢١١ ومما بعده

(١) نقض مصرى ٢ فبراير ١٩٥٦ منشور فى جبرى فرنسى ١٩٥٩ ص ١٨٨ ، ومنشور فى جازيت Fiscale بالاسكندرية لسنة ١٩٥٨ رقم ٩١ ص ١٠ .

الفرع الثالث مركز الطرفين في المشاركة الزمنية امام الغير

الصور العملية للموضوع :

٢٦٥ - رأينا ان في هذه الصورة من المشاركات تنتقل إلى المستأجر الإدارة التجارية (على الأقل) للسفينة ، ويصبح لذلك مجهزا للسفينة بسبب نقل استغلالها إليه ، ولكن المؤجر يظل مع ذلك مجهزا ، لأن الإدارة الملاحية تظل له ، وبذلك يكون استغلال السفينة وإدارتها موزعين بين المؤجر والمستأجر ، وذلك على خلاف الحال في مشاركة إيجار السفينة عارية إذ يتجرد المؤجر من وصف المجهز ويتركز هذا الوصف في المستأجر وحده .

وقد رأينا كذلك أن للمستأجر أن يستغل السفينة في الحدود المسموح عليها وفقاً لمصلحته ، وذلك بأن ينقل عليها بضائعه ، أو يؤجرها للباطن لغيره ، أو ينقل عليها بضائع الغير بإيرام عقود بسند شحن يقر فيها بدور الناقل الخاضع لأحكام عقد النقل . فإذا تعرض تنفيذ المشاركة لمصالح أشخاص من الغير ، في حالة من هذه الحالات أو في غيرها ، ثار السؤال لتحديد مركز المؤجر والمستأجر من هذا الغير ، ونضرب مثلاً لذلك أهم الفروض التي تثار عملاً : من منهما المسئول أمام الغير إذا أصيبت بضاعته المنقولة ، هل هو المؤجر أم المستأجر الذي دخل مباشرة في علاقة مع هذا الغير المدعى ؟ ولو كان المسئول هو المستأجر فهل يمكنه أن يتمسك لتحديد هذه المسئولية بنفس الوسيلة المقررة لمالك السفينة ؟ ... مسألة أخرى : من منهما يسأل عن تصرفات الربان وأفعال الربان والطاقم ؟ مسألة ثالثة : إذا تعرضت السفينة المؤجرة لخطر وقدمت لها مساعدة بحرية فلمن يكون الغير المنقذ دائماً بمكافأة المساعدة ، للمؤجر أم للمستأجر ؟ وفي الحالة العكسية ، إذا قدمت السفينة المؤجرة مساعدة لسفينة أخرى فمن يكون صاحب الحق في المكافأة المقررة عن المساعدة أم هو المؤجر أم المستأجر ؟ ...

ويعتقد حل كل هذه المسائل بسبب أن مشارطات الايجار عادة تكون غير معروفة للغير ، وقد يعتقد - بحق - أنه إذ يتعامل مع مستغل السفينة أو ربانها إنما يتعاقد مع مالكها أو مندوبه لأن هذا هو الوضع الظاهر له ، فهل من حقه أن يعتمد على هذا الظاهر ؟ وإلى أى حد (١) ؟

مسألة أخرى :

هل تضار حقوق الغير الذين تعاملوا مع شخص غير المالك فيحرمون مثلاً من التنفيذ على السفينة وتقتصر حقوقهم على الرجوع على المستأجر والاكْتفاء بزمته الشخصية ؟ أم تزيد ضماناتهم ويكون لهم أن يرجعوا على المؤجر والمستأجر معا وينفذوا على نُمْتِهما ؟ أم يجب البحث عن حل وسط يوفق بين الاعتبارات المختلفة التي تثور في هذا الشأن ؟ ...

يجب في خصوص كل حكم أن نستلهم الحكمة والغاية التي وضع من أجلها ، وأن يعمل حساب للظاهر الذي اعتمد عليه الغير اعتماداً مشروحاً (٢) .

ويطبق القضاء والفقه الفرنسيان هذا المعيار مع النظر إلى كل قاعدة على حدة ، وينظران بعين الاعتبار إلى مصدر الحق الذي يدعيه الغير ضد المستأجر مستغل السفينة ويفرقان بين ما إذا كان هذا الحق ناشئاً بسبب استغلال السفينة أولاً . ويعرضان لمسئولية المستأجر الناشئة من القواعد العامة مطبقة على أساس التفرقة المتقدمة ، ولمسئوليته بسبب تطبيق قواعد خاصة من القانون البحري .

الاعتبارات الواجب مراعاتها - تقسيم الموضوع :

٢٦٦ - إذا استغل المستأجر السفينة في نقل بضاعته فلا تثور مشكلة خاصة بينه وبين الغير بسبب هذا الاستغلال وإنما تنشأ المشاكل بسبب دخوله مع الغير في علاقات خاصة بهذا الاستغلال ، مثلاً إذا أبرمت عقود نقلًا بسندات شحن لحساب الغير أو عقد مشاركة بالرحلة وقام

(١) روبيير في الرّوجيز رقم ٢٥٢ ، ومقالة بعنوان : المسئولية القانونية لمؤجر السفينة ، في بحرى فرنسي ١٩٦٣ ص ٣٢٢ .

(٢) روبيير السابق رقم ٣٥٢

المستأجر فى هاتين الحالتين بدور الناقل ، او وضع السفينة تحت تصرف الغير بمشارطة ايجار زمنية . او أصبح الغير دائئاً للسفينة بسبب مبالغ دفعها عن السفينة ولحسابها او بسبب توريدات قدمها اليها . وقد تنشأ حقوق الغير بسبب افعال ضارة صدرت من الربان او البحارة ، وترفع الدعوى بالمطالبة بالتعويض عن هذه الأفعال ضد المؤجر او المستأجر .

اساس تحديد الشخص المسئول امام الغير :

٢٦٧ - يختلف الأساس الذى يتحدد به شخص المسئول عن تصرفات وأعمال الربان امام الغير تبعاً لما إذا كان سبب المسئولية تعاقدية ، او فعلاً ضاراً وقع من الربان او البحارة .

ففى حالة المسألة التقصيرية يتعين البحث عن من يكون المتبوع الذى يسأل عن أخطاء الربان هل هو المؤجر المجهز أم المستأجر ، ويتحدد الفكر فى معيار هذه التبعية بين معايير كثيرة ، ففيل أن المتبوع هو من له سلطة التعيين والعزل ، وقيل هو من يباشر بالفعل السلطة على الربان فى أداء وظيفته ، وقيل هو الملتزم بدفع أجر الربان ، وقيل هو من يعمل الربان لحسابه والذى يجنى حصيداً نشاط الربان . وقد استقر الرأى على أن المتبوع هو الشخص الذى له سلطة فعلية على الربان ويجنى حصيداً نشاطه ، سواء كان هو المؤجر او المستأجر ، تطبيقاً للقواعد العامة فى مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه .

وأما فى خصوص المسئولية التعاقدية ، فالأصل كذلك أن نلقى مسئولية تعاقد الربان على الشخص الذى يمثله الربان . والأصل أن تجتمع لدى هذا الشخص صفة الموكل والمتبوع بحيث يسأل عن الالتزامات التعاقدية التى يبرمها الربان لحسابه وعن النتائج الضارة التى يسببها بخلطه للغير ، ومع ذلك ففى خصوص العقود التى يبرمها الربان هناك عنصر تجب مراعاته وهو الدافع إلى الائتمان الذى يمنحه المتعاقد مع

(١) وقد حاول البعض القاء المسئولية عن عقود الربان واخطائه على المالك استناداً إلى المادة ٢١٦ تجارى فرنسى (٨٠ بحرى مصرى) . ولكن الرأى الغالب الآن على أن هذا النص إما يولج الحالة العامة أى حالة ما تكون السفينة يستئنها مالكةا وينتار إلى هذا المالك بوصف الموكل او المتبوع وليس مجرد صفة كمالك .

الربان ، فقد يجهل- فى حالة استغلال السفينة المستأجرة بمشارطة زمنية- أن السفينة يستقلها شخص غير مالئها ، خاصة وأنه ليس هناك نظام لزم لشهر مشارطات إيجار السفن (انظر م ١٥٥ حيث تقتصر وظيفة الشهر على الاحتجاج على مشترى السفينة بعقد إيجار) ، فيثور السؤال عما إذا كان هناك محل لحماية هذا الائتمان الذى بنى على ظاهر غير صحيح فى الواقع .

الأساس فى تحديد الشخص المسئول يختلف إذن تبعاً لما إذا كانت الدعوى مؤسسة على عقد أو على فعل ضار .

المبحث الأول

المسئولية التعاقدية

٢٦٨ - رأينا أن المستأجر فى المشارطة الزمنية تكون له الإدارة التجارية للسفينة بالمعنى السابق شرحه ، وأن الربان يكون خاضعاً لأوامره فى خصوص هذه الإدارة ، وبالتالي ممثلاً له فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة فى حدود نصوص القانون وأحكام المشارطة . ويترتب على ذلك أن المستأجر- وليس المؤجر- يسأل عن العقود التى يبرمها الربان فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة ، أى فى الدائرة التى كان يلتزم بها مستغل السفينة كما لو كان هو مالئها .

ومع ذلك فعقد الإيجار لا يشهر فى الغالب ، والفرض الغالب أن لا يعلمه الغير ، فتكون آثاره - ومنها تمثيل الربان للمستأجر - مقصورة على طرفيه ، ولا يكون ثمة محل للإلزام الغير (الذى اعتمد على الأصل الظاهر) بالوضع الحقيقى خاصة ، وأنه إذ يتعاقد فإنما يكون نظره ممتداً إلى السفينة وإئتمانه يكون مركزاً عليها أو على نمة مالئها إذ هو معروف ، بخلاف المستأجر الذى يلزم التفتيش عن شخصيته فى كل وقت .

على هذين الأساسين ، توزيع إدارة السفينة بين المالك والمستأجر ، وضرورة حماية الثقة المشروعة القائمة على الوضع الظاهر ، فصل القضاء فى تحديد الشخص المسئول عن عقود الربان التى يبرمها فيما يتعلق بالسفينة والرحلة .

ونورد فيما يلى تطبيقات لأحكام القضاء فى خصوص عقود التوريد للسفينة، والنقل عليها بسندات شحن، وتأجيرها من الباطن من جانب المستأجر .

المطلب الأول

الديون التعاقدية لحاجات السفينة

٢٦٩ - إذا قدم شخص للسفينة ما يلزمها من وقود أو تموين أو أدى لها خدمات معينة وأراد المطالبة بالثمن الذى يستحقه عن هذه التوريدات أو الخدمات، فالى من يوجه الدعوى؟ .

- إذا كان تعاقدته قد تم مع المالك فواضح أن له مطالبة المالك على أساس تعاقدته المباشر معه ويكون له أن ينفذ على السفينة بحقه بوصفها مملوكة لمدينه المالك .

ويعتبر التعاقد قد تم مع المالك مباشرة إذا تم مع فرع لشركة الملاحة لأن الفرع جزء من الشركة ولا يعتبر التعاقد مع الفرع تعاقدًا مع الوكيل .
- ويستوى بهذا الوضع أن يكون التعاقد مع وكيل خاص للمالك إذ لا محل فى هذه الصورة لإقحام المستأجر فى الموضوع ما دام هذا الوكيل يمثل المالك وهذا التمثيل معروف للكافة .

- وكذلك الحكم إذا تعاقد الغير مع الربان بوصف الربان ممثلًا للمالك ويعد إستئذان هذا الأخير المالك ، فعندئذ تكون للمتعاقد دعوى ضد المالك أياً كانت نصوص مشاركة إيجار السفينة .

- ولا صعوبة كذلك إذا كان التعاقد مباشرة مع المستأجر أو مع وكيل خاص له أو مع الربان الذى أعلن وقت التعاقد أنه يمثل المستأجر ، فعندئذ تكون الدعوى ضد المستأجر وحده^(١)، (مع مراعاة ما هو مقرر فى خصوص الامتياز على السفينة وبخاصة المادة ٤٠) وإن كان للمستأجر الرجوع على المؤجر إذا كانت المشاركة تسمح له بذلك .

(١) مرسلها ١٠ يونيو ١٩٢٥ ملحق دور ٢ ص ٦٠٢ . إسكندرية الإبتدائية المخططة ١٨ ديسمبر

١٩٢٢ دور ٢ ص ٣٠٣ .

٢٧٠ - وإذا أبرم العقد مع الربان وكان الغير لا يعلم بوجود الإيجار ولم يعلن الربان لحساب من يبرم التعاقد كان للغير دعوى ضد المالك ، لأن التعاقد تم مع شخص لا يعرف وضع السفينة المؤجرة ولا يعرف شخص المستأجر وبالتالي لا يمكن القول أنه اطمئن إليه ، بل الطبيعي أن المتعاقد فى هذه الصورة قد نظر إلى السفينة ومالكها وأولاهما إئتمانه فمن العدل أن يمكن من مطالبة المالك ولا تكون له مطالبة فى مواجهة المستأجر الذى يفترض أنه لا يعرفه أو أنه لم ينظر إليه وقت التعاقد^(١).

- أما إذا كان الغير - وقت إبرام العقد - يعلم أن السفينة مؤجرة فالقضاء يرى أن دعواه عندئذ توجه إلى المستأجر وحده .

وقد طبق القضاء ذلك فى خصوص وكيل السفينة agent de navire إذ قضى أنه - وليس لهذا الوكيل أن يطالب المالك أو الربان باسترداد المصاريف التى قدمها لدخول السفينة الميناء وإتمام إجراءات الجمر والإرشاد وما عجله للربان ومصاريف القطر والتفريغ ، مادام يعلم أن السفينة مؤجرة بمشارطة زمنية تلقى هذه المصاريف على المستأجر إذ يكون عليه أن يتوجه بهذه المطالبات إلى المستأجر وحده^(٢).

وقد قضت محكمة الإسكندرية المختلطة فى هذا المعنى بقولها : أن المادة ٣٠ من القانون البحرى المختلط (وتقابلها المادة ٢١٦ تجارى فرنسى والمادة ٨٠ مصرى جديد) لم تواجه سوى حالة المالك المجهز . لكن إذ أجر المالك السفينة ونقل كل سلطة على الربان إلى المستأجر واشترط صراحة أنه لا يسأل عما يورد إلى السفينة وجب رفض كل دعوى توجه ضد المالك من جانب المورد الذى علم أو كان عليه أن يعلم بهذا الإيجار أو إذا كان قد منع إئتمانه إلى المستأجر شخصياً بالرغم من أن صفته كمستأجر لم تكن معلومة له^(٣)

(١) سان نازار ١٠ يناير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٥٢٧ . مرسليا ١٠ يونيه ١٩٢٥ السابق .

(٢) لفرقة التجارية لمدينة يونس ابريس فى ٢٩ أبريل ١٩٢٥ دور ٤ ص ١٠٠ وتعليق مؤيد للحكم ويعرض القانون المقارن ص ١٠٥ - انظر فى هذا التعليق رأياً يصل إلى إلزام المالك فى هذه الدعوى بقوله أن المستأجر يعتبر وكلاً للمالك فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة فيلزم المالك بعقود الربان فى هذا الخصوص .

(٣) إسكندرية تجارية المختلطة فى ١٠ أبريل ١٩٢٩ دور ٢٢ ص ٢٥٠ . وفى نفس المعنى كذلك جنوا ٢٤ مارس ١٩٢٤ دور ١٠ ص ٤١١ .

وقد حكمت محكمة النقض المصرية بقولها :

تنتفى مسؤولية مالك السفينة متى كان عقد تأجيرها هو مشاركة تأجير موقوتة "time-charter"، ويكون المستأجر وشأنه فى تعاقدته - ولا يجرى فى ترتيب أية مسؤولية قبل المالك القول بعلمه بتأجيرها للغير وإقراره له وإعتماده عليه فى تحصيل الأجرة^(١).

كما قضت أن النص فى المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى (م ٨٠ من القانون الجديد) على مسؤولية مالك السفينة مدنياً عن أعمال ربانها وإلزامه بوفاء ما التزم به فيما يختص بالسفينة وتسفيرها ، وإن كان لا يواجه إلا حالة المالك المجهز ، إلا أنه إذا قام المالك بتأجير السفينة إلى الغير بمشارطة إيجار موقوتة Time-Charter مع ما يترتب على هذا التأجير من إنتقال الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر وتبعية ربانها له فى هذه الإدارة فإن مسؤولية المالك مع ذلك لا تنتفى إلا إذا كان المتعاقد مع الربان يعلم بهذا التأجير أو كان عليه أن يعلم به ، أو إذا كان قد منح إئتمانه إلى المستأجر شخصياً رغم جهله بصفته كمستأجر^(٢).

٢٧١ - سلطة الربان فى توقيع سندات الشحن

The "Employment and indemnity" Clause

The master to be under the orders of the charterers as regards employment, agency or other arrangements. The charterers to indemnify the owners against all consequences of liabilities arising from the master... signing bills of lading or otherwise complying with orders".

فى القانون الإنجليزى ، وفى القانون العام للربان السلطة العادية أو العامة فى توقيع سندات الشحن لحساب المالك ويلتزم المالك بالسند الذى يوقعه الربان بمقتضى سلطاته العادية، حتى ولو كان فى حالة خاصة كان المالك قد قيد سلطة الربان العادية، مالم يكن حامل سند الشحن يعلم بهذا القيد .

فالأصل أن السند الذى يوقعه الربان بنفسه يلزم المالك ، مالم تكن المشاركة بنقل الحيازة . هذا هو الأصل . لكن الظروف قد تشير بحل آخر .

(١) نقض مصرى ٢ فبراير ١٩٥٦ مجموعة النقض المدنية السنة السابعة ص ١٣٥ وبالمحاماة السنة ٣٥ عدد نوفمبر ١٩٥٦ ص ٢٩٩ .

(٢) نقض مصرى ٢٤ نوفمبر ١٩٨٠ س ٣١ ص ١٩٣٧

وقد يلزم توقيع الربان المستأجر ، لكن يلزم لذلك عبارة فى السند وظروف تشير بوضوح أن الربان فى توقيعه السند لم يكن يتصرف بمقتضى سلطته العامة كربان بل بصفته ممثلاً *agent* للمستأجر^(١) .

٢٧٢ - ويوقع الربان سندات الشحن كما تقدم إليه تنفيذاً للعبارة الخاصة بوضع الربان تحت أوامر وتوجيهات المستأجر وهو ما يفيد - عموماً - أن للمستأجر أو وكلائه أن يوقعوا سندات الشحن بوصفهم وكلاء عن الربان .

ويقول القضاء^(٢) إن أثر شرط ٨ الموضوع فى مشاركة بلتيم قد استقر أمره : **فأولاً** ، هذا الشرط يخول المستأجر أن يقدم إلى الربان لى يوقع بنفسه نيابة عن المؤجر سندات شحن تمثل عقود نقل بين شاحن البضاعة والمؤجر بشرط أن لا تتضمن هذه السندات بنوداً غير عادية *extraordinary* ويلزم الربان متى قدم إليه هذا السند أن يوقعه نيابة عن المؤجر *on the shipowner's behalf* .

وثانياً ، فإن المستأجر - بدلاً من تقديم السند إلى الربان ليوقعه نيابة عن المؤجر - يمكنه أن يوقع هو السند نيابة عن المؤجر .

وفى الحالتين ، سواء وقع الربان السند بطلب من المستأجر ، أو اختصر المستأجر الطريق ووقع السند بنفسه ، فإن التوقيع يلزم المؤجر بوصفه هو الأصيل الذى يضمه السند .

وكذلك الحكم لو وقع السند وكيل المستأجر عن الربان *for the master* وهذا الحكم القائم على جوهر المشاركة ، قد يتغير متى دلت الظروف المحيطة على ذلك .

٢٧٣ - معنى *"As presented"* : الربان يلزم بتوقيع سند الشحن فى الصورة المعتادة ، وليس سنداً مخالفاً . ويقول القضاء أن المشاركة الزمنية بطبيعتها وبالقرض منها تمكن المستأجر من أن يستخدم السفينة

(١) نشورلى وجايلز ص ١٩٧ - ٢٠٥ .

(٢) بلفورد وآخرون ص ٢٦٦ .

إثناء مدة المشاركة في الاتجار بها كيفما شاء ، وقد يكون إصدار سندات شحن في شكل بذاته حيويّاً بالنسبة لهذه التجارة . وفي قضية كانت هذه التجارة تقوم على عقود « سيف » « وسى اند لف » وهو ما يفترض حتماً أن تصدر سندات الشحن « الأجرة المدفوعة » "freight pre-paid" .

كما أن شرط التعويض المدرج بالمشارطات الزمنية يتضمن إلزام المستأجر بتعويض المؤجر عن كل نتائج ومسئوليات توقيع الربان لسندات الشحن ، وهذا يفيد سلطة وحق المستأجر أثناء استغلاله السفينة أن يقرر ويختار نوع سندات الشحن المناسبة لتجارته وأن يأمر الربان بإصدار هذه السندات ، والمؤجر له أن يحتج بعد ذلك بشرط التعويض .

٢٧٤ - ويترتب على وجود شرط التعويض أن الربان له أن يرفض توقيع هذه السندات التي تلقى على المؤجر مسئوليات أكبر مما هو وارد بالمشاركة .

وفي المشارطات الزمنية ، وفي صورتها المعتادة ، لا يعتبر ذلك مخالفاً للمشاركة ، لأن تقديم مثل هذه السندات إلى الربان لتوقيعها هو ما يتفق تماماً مع الهدف من المشاركة وهو استغلال المستأجر السفينة في التجارة كما يرى . والسند الوحيد لتمكين المؤجر من الرجوع على المستأجر هو الإلزام الضمني بالتعويض .

ويكون الحل نفسه إذا ورد بالمشاركة بند صريح خاص بالتعويض (كما في بلتيم) .

ومع ذلك لا يكون الربان ملزماً بتوقيع سندات بها بنود شاذة extraordinary أو متعارضة بشكل ظاهر manifestly inconsistent مع المشاركة بل من واجبه أن يرفض . ويقال أحياناً « اشتراط من طبيعة غير مألوفة extraordinary character » بمعنى أن يكون البند محظوراً بمقتضى المشاركة وضعه بالسند ، أو متعارضاً مع المشاركة في مجموعها .

ومتى كان ممنوعاً على الربان توقيع هذه السندات^(١) ، فذلك يمنع على المستأجر ووكلائه أن يوقعوها نيابة عنه .

(١) وللربان كذلك أن يرفض توقيع سند مدون به أن الميناء المقصود يخرج عن نطاق المشاركة ويلزم الربان برفض توقيع سند لم يرد به شرط بالمشاركة بضرورة إرجاعه بالسندات أما البنود

ومتى وقع الربان السند طاعة لأمر المستأجر كان للمؤجر حق التعويض ضد المستأجر عن الضرر الناشئ ، ولا يسقط حقه إلا إذا كان قيام الربان بالتوقيع ظاهر الخطأ *clearly wrongful* ، فالحق فى التعويض يقتصر على حالة ما إذا كان عمل الربان بأمانة وبحسن نية طاعة لأوامر المستأجر .

المبحث الثانى

قيام المستأجر بدور الناقل

تحديد صفة الناقل: (انظر ما سيلي فى دراسة عقد النقل)

٢٧٥ - الناقل البحرى طبقاً لتعريف القانون المصرى - هو كل شخص يتعهد بنقل بضائع فى السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر (١٩٦م) .

وقد أشرنا إلى أن المشاركة الزمنية تنقل الإدارة التجارية على السفينة إلى المستأجر وتمكنه من القيام بدور الناقل فى مواجهة الغير الذى يتعاقد معه على نقل بضاعته ، وإلى أن المشاركة بالرحلة إذ تبقى للمؤجر الإدارة التجارية فهى تبقى له كذلك وصف الناقل (على ما سنرى) .

هذه التفرقة بين صورتى المشاركة تعبر عن الواقع الغالب ، ولكنها - أحياناً - لا تصلح وحدها سنداً للقول باطلاق وصف الناقل على المستأجر

الذى لم يرد بالمشاركة ما يوجب ادراجها بالسند فلا مانع أن يوقع الربان سندات خالية من هذه البنود ، إذ لا يقبل من المؤجر أن يطلب ادراج شروط المشاركة كلها فى السند فهذا الطلب قد يتعارض مع الهدف التجارى للمستأجر . كالسندات التى تذكر حالة البضاعة بشكل غير صحيح *misrepresenting the condition of the cargo* فإن على الربان رفض توقيعها لأن ذلك يضر بالحامل حسن النية الذى يتلقى السند وإلا تعرض المؤجر لفقد حقه فى طلب التعويض من المستأجر إذا كان توقيع هذا السند على نظير خطاب ضمان من الشاحن متى كان ذلك بالتواطؤ (يستثنى حالة حسن النية بأن تخلف كل قصد بالغش) .

— Without prejudice to charter-party

بعض المشاركات تنص على أن السندات توقع بدون إخلال بالمشاركة ، هذا التحفظ لا يخل بالتزام الربان توقيع السندات التى يقيمها إليه المستأجر ، وكل ما يفيد أن العقد فيما بين المؤجر والمستأجر فى المشاركة يظل كما هو .

دائماً في المشاركات الزمنية وقصره على المؤجر في المشاركات بالرحلة، وبالتالي فلا تقوم وحدها سبباً لرفض أو قبول الدعوى المرفوعة من الغير ضد أحد طرفي المشاركة - ولهذا ثار البحث في العمل عن معايير أخرى مكتملة لتحديد شخص الناقل في كل حالة بصرف النظر عن بنود المشاركة^(١)، ويتردد الفكر بين ما يعتمد عليه القضاء الإنجليزي في تجديد الناقل بأنه هو الذي يقوم بالفعل بتنفيذ عمليات النقل ويوافق - بذلك - بين الناقل القانوني والناقل الفعلي - أي بين من تعهد بالنقل ومن قام بتنفيذه فعلاً، وهو معيار يصانف صعوبات كثيرة مردها أن تنفيذ النقل يتوزع على عمليات متعددة قد يشارك المؤجر والمستأجر في تنفيذها فلا يكون ثمة محل لاطلاق وصف الناقل على أحدهما دون الآخر لأن مثل هذا النظر يكون بالضرورة تحكيمياً.

ولهذا السبب قد ينصرف النظر إلى ما قد يرد في المشاركة ذاتها من بنود تحدد شخصية الناقل أي تبين من له سلطة إبرام عقود النقل مع الغير، فيمكن عندئذ الإرتكان إلى هذه البيانات في هذا الشأن، ولكن هذا المعيار بدوره غير مقبول: لأنه وإن كان من الواضح أن المستأجر في المشاركة الزمنية يقلب أن يستقل السفينة في إبرام عقود نقل - مع الغير فمن الجائز أنه في المشاركة بالرحلة تحدد الرحلة مقدماً أن يطلب المستأجر تنفيذها لحسابه إلا أنه لا مانع من أن يبرم هو عقود نقل مع غيره يتولى المؤجر تنفيذها، وقد يطلب إلى المؤجر أن يبرم الأخير هذه العقود مع الغير ويتخذ وصف الناقل، فالمسألة إذن ليس لها وضع وحيد محدد مقدماً، كذلك لا يقبل الاعتماد على بيانات المشاركة وحدها واعطاؤها أثراً حاسماً في علاقة أحد طرفيها بالغير، بل يجب على كل حال أن يسمح للغير أن يثبت - عند الاقتضاء - قيام عقد نقل بينه وبين المستأجر في مشاركة بالرحلة، وسنرى في دراسة المشاركة بالرحلة أن القضاء يقرر أحياناً للمستأجر صفة الناقل أما صراحة وبطريق مباشر وإما بطريق إنكار هذه الصفة على المؤجر، وذلك إعتقاداً على ظروف خارجة عن المشاركة ذاتها.

على أية حال كان المعيار فى تحديد الناقل ، فالفرض هنا أن المستأجر فى مشاركة زمنية يستغل السفينة فى نقل بضائع الغير بسند شحن ، أى أنه يقوم بدور الناقل فيصدر باسمه سندات شحن لصالح الغير ، أى يصدرها الربان باسم المستأجر وليس باسم المؤجر ، فإذا وقع خطأ فى تنفيذ عقد النقل سبب ضرراً للمستفيدين من سند الشحن فما هى حقوقهم أمام المؤجر وأمام المستأجر؟ يذهب القضاء الفرنسى ويؤيده لافقه إلى أن المستأجر فى مشاركة الإيجار الزمنية هو الذى يستغل السفينة باسمه ، ولذلك يتحمل اعباء ومسئوليات الناقل إذا نقلت السفينة ببضائع للغير^(١) ، وبالتالي فلا تقوم علاقة مباشرة بين المؤجر والشاحنين ولا بين المؤجر والمؤمنين على البضاعة الذين يريدون الرجوع على المسئول عما أصاب البضاعة وتنحصر المسئولية عن تنفيذ عقد النقل فى المستأجر^(٢) .

٢٧٦ - وقد طبق القضاء الفرنسى هذا المعنى فى قضية تتلخص فى أن وزارة البحرية الفرنسية كانت تملك سفينة فأجرتها عارية لشركة ملاحية وهذه أجرتها بمشارطة زمنية لشركة المساجيرى مارتيم وهذه بدورها استغلتها فى عمليات نقل البضائع بسندات شحن ، رفع أحد المرسل إليهم المستفيد من سند شحن دعوى ضد شركة المساجيرى مارتيم فقبلت المحكمة دعواه ، وقالت فى حكمها أن مشاركة الإيجار الزمنية تخول المستأجر وصف المجهز بحيث يكون له وحده تنظيم شروط رحلات السفينة ويتحمل وحده مسئولياتها ، ولهذا فإن المالك (وزارة البحرية) والمستأجر فى المشاركة العارية (أى الشركة الملاحية الأولى التى أجرت السفينة لشركة المساجيرى) يستبعدان من هذه الدعوى بالمسئولية عن البضاعة المنقولة^(٣) .

(١) وكذلك المستأجر المصرى فى تأجير السفينة بمشارطة إيجار موقوفة له لإصدار سندات الشحن لصالح الغير ويكون مسئولاً فى مواجهتهم عن تنفيذ الإلتزامات المثبة بتلك السندات بإعتباره ناقلاً .
الطعن رقم ٢٢٤٢ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/٢/٢٧ .

(٢) شوفو رقم ٦٧٩ ، جرناليمزون فى تطبيق تحت من رولن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى ص ٩٤ ،
جزلار فى مقال بالأسبوع القانونى ١٩٥٥ - ١ - ٨٤٥٩ .

(٣) السنين التجارية ٢١ مايو ١٩٥٤ بحرى فرنسى ١٩٥٥ ص ٦٢٢ مؤيد فى حكم من باريس ٢١ يناير ١٩٥٧ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٢٣٥ .

وحكم كذلك - سيرا مع ذات المبادئ - أن المجهز الذي باسمه صدرت سندات الشحن إذا كان يدعى أنه أصدرها بوصفه وكيلًا عن غيره وليس لحسابه الشخصى يكون عليه أن يكشف عن شخصية موكله وإلا تحمل المسؤولية أمام من تعاقد معه^(١).

ويقوم هذا الحكم على أساس أن المستفيد من السند لا يعرف إلا الموقع على السند بوصفه الناقل المتعهد فيه .
ويؤيد بعض الشراح^(٢) هذا الحل .

وينتقد الشراح^(٣) حكماً فى قضية رفعها المستفيد من سند الشحن على المؤجر والمستأجر معاً فى مشاركة إيجار زمنية بمسئوليتيها معاً بالتضامن ، والنقد الموجه إلى هذا الحكم يرى أنه خلط بين تحديد الشحن المسئول منهما أمام الغير ، وبين مسألة توزيع التعويض الذى يحكم به فيما بينهما ، كما يلاحظ أنه يجعل الغير المدعى فى مركز أحسن من مركزه لو كانت السفينة يستغلها مالكةا إذ ما كان لهذا المدعى سوى توجيه الدعوى إلى شخص واحد . (انظر بند ٩ من مشاركة بلتيم) .

الأصل إذن أن الغير المستفيد من سند الشحن ليس له توجيه الدعوى على الأساس التعاقدى إلا إلى المستأجر الذى أصدر سند الشحن ، لأنه وحده الذى تعامل معه وهو الذى له أمامه وصف المجهز .

والفرض فى هذا الأصل أن سند الشحن صدر باسم المستأجر ، أى وقعه الربان بوصفه تابعاً للمستأجر الذى انتقلت إليه الإدارة التجارية للسفينة بمقتضى مشاركة الإيجار الزمنية ، فإذا دوى الربان فى السند بيانات تخالف هذه الحقيقة فاعتقد الغير - حامل سند الشحن - أن السند صادر باسم المؤجر المالك فإن للغير أن يعتمد على هذا الظاهر وأن يقاضى المؤجر المالك بوصفه الناقل .

(١) روان التجريبية ١٨ مارس ١٩٥٥ بحرى فرنسى ١٩٥٦ ص ٢٩٢ ، باريس ٢٨ أكتوبر ١٩٦٠ بحرى ١٩٦١ ص ٣٤٢ .

(٢) شوفو فى تعليق له فى بلوز ١٩٦١ - قضاء - ص ٤١١ تحت محكمة « Sete » - التجارية ١٩ يوليو ١٩٦٠ . Sortais رقم ٧ .

(٣) Sète التجارية فى ١٩ يوليو ١٩٦١ السابق وتعليق شوفو فى معنى مخالف له .

تطبيقات :

٢٧٧ - وقد حكم القضاء بذلك : ففي قضية كانت السفينة فيها مؤجرة بمشارطة زمنية ورفع حامل السند الدعوى على المالك ، دفع هذا بقوله أنه أجز السفينة إلى شخص آخر هو الذي صدرت السندات لحسابه ، ولكن المحكمة ردت ذلك بقولها أن المدعى عليه مالك للسفينة وأنه مالم يرد في سندات الشحن ما يفيد أنها صابرة لحساب مستأجر معين بذاته فيفترض أنها صدرت لحساب المالك^(١) ، ويبرر هذا الحكم أن سند الشحن يقبل التداول ويجب أن يتمكن الغير الذي يتلقاه من أن يعرف - من ذات السند - من هو المدين به الذي لحامل السند أن يطالبه باستلام البضاعة المبينة فيه وبالتعويض عن الضرر الذي يقع في تنفيذ العقد الذي يثبته السند ، فإذا كان سند الشحن - كما هو الحال في القضية - لا يحمل سوى اسم السفينة فليس لمالكها أن ينكر على الغير أنه هو الناقل ، وإن كان له بعد ذلك أن يرجع على المستأجر بما يصيبه من دعوى الغير عليه .

وحكم بذات المعنى في قضية كانت السندات فيها تحمل خاتم مالك السفينة وفوق توقيع للريان غير مقروء ، وضع خاتم لشركة الفواكة المستأجرة وعليه عبارة أنها الوكيل العام للمالك ، فحكمت المحكمة أن هذه العبارات تؤدي حتماً إلى إيهام الغير - حملة سندات الشحن - أن الناقل الذي وقعت لحسابه شركة الفواكة على سند الشحن هو مالك السفينة ، وفي القضية أبرز المالك مشارطة الإيجار وفيها أنه يؤجر السفينة لشركة الفواكة فلم تعد المحكمة بهذا البيان ، وقالت أن هذا الاتفاق الذي يجهله الشاحنون والمرسل إليهم لا يحتج عليهم به ويظل مقصوراً على العلاقة بين المؤجر والمستأجر^(٢) .

(١) إستئناف اكس ٢٥ مارس ١٩٦٤ تعليق مؤيداً للأستاذ بونتافيس في المجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٧ .

(٢) إستئناف بورجو ٢٨ مارس ١٩٦٣ بالمجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٧ ومنشور بالأسبوع القانوني ١٩٦٣ - ٢ - ٣٢٤٢ تعليق شوقو . انظر كذلك السين التجارية ٢١ نوفمبر ١٩٦١ بحرى فرنسي ١٩٦٢ ص ٢٣٢ ، نقض فرنسي ٢٣ مارس ١٩٦٥ بحرى فرنسي ١٩٦٥ ص ٤٧٦ ومنشور بالمجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٨ مع تعليق مؤيد للأستاذ بونتافيس ، حيث كان المستأجر بعيداً تماماً عن سند الشحن المبرم مباشرة بين الغير والريان بوصفه تابعاً للمجهز المؤجر .

- هكذا يعتد القضاء الفرنسى فى تعيين شخص الناقل ، لا بمن له الإدارة أو السلطة على السفينة والطاقم ، بل بمن ظهر أمام الغير بهذا المظهر قائماً على عبارات سند الشحن ، وينظر إلى سند الشحن وحده كمعيار فى هذا الخصوص باعتبار أن السند وثيقة معدة للتداول وتتداول بالفعل وتثبت لحاملها حقوقاً ضد الناقل تحددها عبارة السند فى خصوص تحديد الدائن والمدين وفى تعيين مضمون الحق أو الإلتزام (انظر تعيين الناقل عند دراسة النقل البحرى) .

٢٧٨ - ويتفق هذا الاتجاه مع ما تنص عليه اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن فى مادتها الأولى حيث تعرف الناقل بأنه يمكن أن يكون مالك السفينة أو مستأجرها الذى يكون طرفاً فى عقد نقل مع الشاحن . ولهذا إذا اقتصر سند الشحن على نكر اسم السفينة دون بيان آخر فيكون طبيعياً أن يعتمد عليه فى القول ان الناقل هو مالك السفينة كما رأينا فى حكم محكمة لكس ٢٥ مارس ١٩٦٤ (وسنرى أن القضاء يأخذ بنفس المعيار فى حالة ما تكون السفينة مؤجرة بالرحلة)^(١) .

وإذا نكر اسم السفينة ولكن ذكر معه 'كنك' اسم مؤسسة أو شركة بوصفها المتعاقد مع الشاحن فإن هذا البيان الأخير يغلب بيان اسم السفينة ولا يكون لتعيين السفينة المقام الأول فى تعيين شخص الناقل ، وهو ما قضت به محكمة بورجو فى حكمها السابق (فى مارس ١٩٦٣)^(٢) .

ويؤيد هذا الحل الأخير أن سند الشحن بوصفه وثيقة معدة للتداول ومن الأيسر للغير الذى تؤول إليه الورقة أن يعتمد على اسم الشخص المذكور بها بوصفه الناقل على أنه المدين الذى يطالبه بتنفيذ عقد النقل بدلاً من سعيه وراء معرفة مالك السفينة المذكور اسمها بالسند ومطالبته

(١) نقض فرنسى ٢٣ مارس ١٩٦٥ بحرئى فرنسى ١٩٦٥ ص ٤٧٦ . قرار تحكيم ٢٢ مارس ١٩٦٤ بحرئى ٦٥ ص ٣٠٥ .

(٢) فى نفس المعنى ريبير ٢ - ١٤٥٦ . وانظر مسيلي فى تعيين الناقل عند دراسة النقل البحرى .
وانظر Yves Tassel فى مقاله بعنوان ، D.M.F. Le Connaissance de charte-partie sans en-tête, 1987 P. 547.

بوصفه الناقل ، وهكذا يكون هذا الحل تأييداً للرأى الذى يحمى المستفيد من الورقة ويؤمنه متى اعتمد على الظاهر فيها ، وهو ما يشجع التجارة على البضاعة المنقولة بحراً^(١).

ويرى بعض الشراح أن مجرد توقيع الربان سند الشحن ، متى كان السند يحمل بيانات أخرى محددة كاسم مستأجر السفينة وعنوانه ، لا يلزم حامل السند أن يعتبر مالك السفينة هو الناقل ، لأن من الطبيعى أن يوقع الربان سند الشحن لحساب هذا المستأجر ، خاصة أنه لا يبين من مجرد بيانات سند الشحن من هو المتبوع الذى يوقع الربان سند الشحن لحسابه ، بل أن ذكر اسم المستأجر أو خاتمة فى رأس سند الشحن يفيد أن الربان يتبعه فى هذا الخصوص^(٢).

٢٧٩ - لكن إذا وقع الربان أو وكيل عنه وحده ، for the master سند الشحن فالمفروض أن ذلك لحساب المالك ، وهذا هو حكم المادة ٧٨ التى تقول : «المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك» . وهو الرأى فى فرنسا وإنجلترا ، وتكون الدعوى ضد مالك السفينة من الشاحنين أو حملة السندات .

(١) شوفو فى تعليقه فى الأسبوع القانونى ١٩٥٦ - ٢ - ١٤٣٠٩ .

لنظر فى التشريعات والقضاء الذى يعتمد فى تعيين الناقل باسم السفينة ويلزم حامل السند بالبحث عن شخصية مالكاها : بونتافيس فى تعليقه بالمجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٩ و ٦٨٠ ، وهى التشريعات الاسكندنافية وقضاء الولايات المتحدة وكندا .

(٢) بونتافيس فى المجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٨٠ و ٦٨١ .

وقد حكمت محكمة النقض المصرية انه فى المشاركة الموقوتة يكون الوكيل الملاحي والربان عملهم لحساب المستأجر وإسدا رهم أنون التسليم يكون نيابة عنه ، رغم ما ورد بالمشاركة من مسئولية ملاكها عن الأنون ، ويتحمل المستأجر المسئولية وحده أمام الغير .

« حمل سند الشحن لسم الشركة الناقلة وتوقيعه من نائبها دون تضمينه ما يشير أن السفينة مؤجرة بمشاركة موقوتة أو أن من وقعها كان نائباً عن ملاك السفينة يؤدى إلى تحمل الشركة الناقلة وحدها المسئولية قبل الغير عن تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها فى سند الشحن وعن كل فقد أو تلف يلحق بالبضاعة دون اعتداد بما ورد بمشاركة لإيجار السفينة من مسئولية ملاكها وحدهم عن النقص أو التلف فى البضاعة ، وعل ذلك أن الوكيل الملاحي للسفينة والربان تابعون للمستأجر وعملهم لحسابه » .

الطعن رقم ٢٣٤٢ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/٢/٢٧ ، والطعن رقم ١٢٠٦ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٧/٦/١٥ .

- ويقال أن مشاركة الإيجار الزمنية لا تنقل حيازة السفينة إلى المستأجر ، بل أن جوهر هذه المشاركة هو التزام المؤجر ، المالك ، بتقديم خدمات إلى المستأجر يؤديها بواسطة سفينة معينة وعماله البحريين والبريين ، ومقتضى هذه المشاركة أن تنتقل إلى المستأجر بعض عناصر الإدارة التجارية للسفينة ، أى الحق للمستأجر فى أن يطلب إلى الربان - بوصفه ممثلاً للمؤجر - تنفيذ رحلات يحددها وبكيفية يعينها له ، بحيث يظل الربان تابعاً ووكيلاً للمالك المؤجر أمام الغير ، فيسأل المالك عن الربان ولو كان ذلك تنفيذاً من الربان لأوامر المستأجر ، فلو عقد الربان سندات شحن مع الغير - بأمر من المستأجر - فإن الربان يكون عندئذ تابعاً ووكيلاً للمالك ، ويكون للغير - حامل السند - أن يقاضى المالك دون أن يكون للمالك أن يدفع هذه الدعوى محتجاً بأن السفينة مستأجرة ، بل هو يلزم بتنفيذ عقود النقل التى يبرمها المستأجر ، ثم هو وشأنه بعد ذلك مع المستأجر يسوى حسابه معه . إلا أن يكون الغير (الشاحنون) - قد قصدوا التعامل مع المستأجر شخصياً أو مع الربان بوصفه تابعاً للمستأجر لا للمالك ، وهو وضع إستثنائى . وهذا المبدأ الذى لانزاع فيه وهو ما يؤكده الشراح الانجليز ونص المادة ٧٨ من القانون البحرى المصرى (وما فهمته محكمة النقض المصرية ، على ما سنرى) وإن يبدو غريباً لمن لا يعرف اصول وتنظيم أعمال النقل البحرى وتنظيماته القانونية .

فالربان تابع ووكيل عن مالك السفينة لا عن المستأجر - بحسب الأصل - (م ٧٨ من القانون) . وحكمة ذلك أن المالك معروف ويمكن السؤال عن شخصه والتأكد من ذلك بسهولة لأنه مسجل فى سجل السفينة وهى تحمل علم جنسيتها كما تعرفه سجلات اللويدز . أما مشارطات الإيجار فلا تشهر ولا وسيلة إلى العلم بشخص المستأجر الذى قد يتغير كل وقت ، ولهذا تتركز آثار استغلال السفينة على المالك الذى قد يكون له أن يرجع على المستأجر بنتائج فعل هذا الأخير . وتنظم هذا الرجوع مشارطات الإيجار الزمنية ، أما فى مواجهة الغير فإن الربان ، وهو يبرم عقود النقل ويصدر سندات الشحن ، إنما يمثل مالك السفينة أمام الغير أى حملة سندات الشحن ، فإن القضاء والشراح - وخاصة الانجليز - يعتبرون هذا التوقيع من جانب المستأجر أو وكيله إنما هو لحساب مالك السفينة

بحيث يكون لحامل سند الشحن أن يقاضى المالك ، ولا يكون للمالك أن يدفع مسؤوليته عن تنفيذ عقد النقل الذى يثبته السند بأنه ليس هو الناقل ، فهو دائماً الناقل فى نظر الغير .

ولا يتغير هذا الوضع ولا يعتبر المستأجر هو الناقل إلا إستثناء كما سنرى .

يقول الأستاذة ويلفورد ، وكولجن ، وهيلى ، وكيمبال فى كتابهم بعنوان مشارطات الإيجار الزمنية سنة ١٩٨٢ نشر اللويدز بلندن ، وفى صفحة ٢١٦ - وما بعدها ، وفى التعليق على مشاركة بلتايم ما ترجمته :

«يرد فى المشاركة أن الربان يوضع تحت أوامر المستأجر فيما يتعلق بإستخدام وترتيبات السفينة ويكون على المستأجر أن يعرض المالك عن نتائج قيام الربان أو الوكلاء بتوقيع سندات الشحن ، وهذا الشرط يعطى المستأجر أو وكلاءه سلطة توقيع سندات الشحن بصفتهم وكلاء الربان » .

« وأنه متى كانت سندات الشحن موقعة من الربان ، فإن العقود التى تتضمنها تنشأ عادة بين جملة هذه السندات والمالك » .

كما يقول الأستاذان باين وايفامى Payne & Ivdmy وهما أستاذان بجامعة لندن ومحاميان متخصصان فى القضايا البحرية فى كتابهما «نقل البضائع بحراً» لندن سنة ١٩٧٩ صفحة ٣٩ و ٤٠ ، فى شرح شرط التعويض بعد أن يعرضاً صيغته وهى الصيغة المعتادة فى مشاركة بلتايم ، يقولان : « أن المستأجر - فى ظل هذا الشرط - من حقه أن يقدم إلى الربان سندات شحن يوقعها لحساب المالك المؤجر ، وينشأ عن ذلك عقود نقل ما بين شاحنى البضاعة ومالك السفينة ... »

« ومع ذلك ، فإن المستأجر - بدلاً من قيامه بتقديم السندات إلى الربان ليوقعها لحساب مالك السفينة - من حقه أن يقوم هو بتوقيعها لحساب المالك .

« وفى الحاليتين تلزم سندات الشحن مالك السفينة بوصفه الأصيل الذى أبرم عقد النقل لحسابه » .

هذا هو القضاء الإنجليزى والفقہ الإنجليزى .

ومحكمة النقض المصرية تؤكد أن الناقل هو المالك وليس المستأجر ، إستناداً إلى التشريع المصرى .

- وقد أدركت هذا المعنى محكمة النقض المصرية فأكدته فى سنة ١٩٨٠ بقولها : « أنه وإن كان يترتب على تأجير السفينة إلى الغير بمشارطة موقوتة (زمنية) إنتقال الإدارة التجارية لتلك السفينة إلى المستأجر فيحق له أن يصدر بهذه الصفة سندات شحن لصالح الغير ويسأل عندئذ فى مواجهتهم عن تنفيذ الإلتزامات المثبتة بتلك السندات باعتباره ناقلاً ، إلا ان مسؤولية مالك السفينة مع ذلك لا تنتفى إلا إذا كان الغير يعلم بواقعة تأجير السفينة بمشارطة موقوتة ، ويرجع فى ذلك إلى ما تضمنه سندات الشحن من بيانات باعتبارها الوثائق المثبتة لحقوق وإلتزامات ذوى الشأن فيها ، فإذا صدر سند الشحن من المستأجر وباسمه كان وحده دون مالك السفينة المؤجرة هو المسؤول قبل الغير عن تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها فى السند ، أما إذا جاء سند الشحن خلواً مما يفيد تأجير السفينة بمشارطة موقوتة فلان مالك السفينة يظل مسؤولاً فى مواجهة الغير عن تنفيذ الإلتزامات المثبتة بسند الشحن ويحق للمرسل إليه أن يرجع عليه بالتعويض عمالحق البضاعة المشحونة من نقص أو تلف (نقض) ١٠ مارس ١٩٨٠ مجموعة النقض ٣١ ص ٧٦٠ » .

هكذا وضعت المحكمة المبدأ ، وهو مسؤولية مالك السفينة المؤجر عن السندات التى يصدرها المستأجر ، وأشارت إلى الاستثناء وهو إنتفاء مسؤولية المؤجر وقيام مسؤولية المستأجر وحده إذا كان الشاحن يعلم بتأجير السفينة ويقصد إبرام العقد مع المستأجر ، وهو علم يستخلص مما ورد فى سندات الشحن .

وقبل هذا الحكم أصدرت محكمة النقض حكماً آخر فى ٢٧ فبراير ١٩٧٥ ، قالت فيه : النص فى المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى على مسؤولية مالك السفينة مدنياً عن أعمال ربانها وإلزامه ما إلتزم به فيما يختص بالسفينة وتسفيرها ، وان كان لا يواجه إلا حالة المالك المجهز ، إلا أنه إذا قام المالك بتأجير السفينة مجهزة إلى الغير بمشارطة إيجار موقوتة مع ما يترتب على هذا التأجير من إنتقال الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر وتبعية ربانها له فى هذا الإدارة فإن مسؤولية المالك مع ذلك لا ينتفى إلا إذا كان المتعاقد مع الربان يعلم بهذا التأجير أو كان عليه أن يعلم به ، أو إذا كان قد منح إئتمانه إلى المستأجر شخصياً رغم جهله بصفته كمستأجر (مجموعة النقض ٢٦ صفحة ٥٠٣) .

الأصل إذن فى قضاء محكمة النقض المصرية ، أن عقد النقل البحرى يتم فيما بين الشاحن ومالك السفينة ، ولو كان الرىان أو المستأجر أو وكيل عنه هو الذى وقع سند الشحن ، والحكم بغير ذلك إستثناء ، يجب توافر شروط هى فى جوهرها علم المستأجر أنه يتعاقد مع شخص غير المالك ولحساب هذا الشخص^(١) .

معنى ذلك أن كون المستأجر هو الناقل يحتاج إلى دليل ، ولا يفترض إبتداء ، ولا يدور التنظيم القانونى كله إلا على هذا الأصل ، وعلى بقاء هذا الأصل ، وهو أن الناقل هو مالك السفينة . فإذا أقام حامل السند الدليل على أن المستأجر إتخذ حياله وصف الناقل إنقلب الوضع وإنعقدت مسؤوليته أمامه كناقل (م ١٦٦) .

٢٨٠ - ومن مظاهر استقلال كل من علاقة المؤجر بالمستأجر وعلاقة المستأجر بالشاحن أن يكون المرجع فى تقدير مسؤولية كل من المؤجر والمستأجر مختلفاً ، فبالنسبة للمؤجر هو مشاركة الإيجار ، وبالنسبة للمستأجر هو قواعد النقل أو إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن أو أى إتفاقية دولية أخرى^(٢) .

٢٨١ - وبالرغم من الأصل المتقدم ، وهو بعد علاقة المؤجر بالمستأجر عن علاقة المستأجر بالغير ، فإن تدخل الغير فى استغلال السفينة قد يؤثر فى هذه العلاقة ، بأن يعطل تطبيق بعض نصوص المشاركة ، كشرط التحكيم أو شرط اختصاص محكمة معينة : وقد حكم بذلك على أساس أن الدعوى بالمسؤولية ضد الناقل ودعوى الضمان التى يرفعها المستأجر على المؤجر لا دخاله فى الدعوى مرتبطتان ارتباطاً يقضى أن التقصيل فيهما يكون من نفس المحكمة . وإن كانت المسألة خلافية بسبب أن كلا من الدعويين يستند إلى عقد مختلف ، فأحدهما عقد الإيجار والثانى عقد النقل (أنظر شالارون رقم ٢٥٦) .

(١) انظر تطبيقاً لذلك فى إستئناف باريس ٥ فبراير ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٣٤٥ تعليق بيبير بولوا وهو منشور كذلك فى المجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ٧٧٦ مع تعليق فيه تحفظ للأستاذ دى جوجلار .

(٢) السين لتجارية ٥ إبريل ١٩٦٠ ص ٦٨٧ تعليق لافاج .

ولكن المؤجر يتأثر - بطريق غير مباشر - بما يصيب علاقة المستأجر بالغير ، فهو مهدد برجوع المستأجر عليه بما دفعه للغير إذا كان سبب الضرر مخالفة من المؤجر للالتزامات التي تلقاها عليه المشاركة ، كما لو كان سبب الضرر الذي أصاب البضاعة هو عدم وفائه بالالتزام بتسليم السفينة صالحة للملاحة وضمنان صلاحيتها - طول مدة المشاركة - للغرض الذي أجزت من أجله^(١).

وقد حكم - تطبيقاً لذلك - بمسئولية المستأجر عن ضرر أصاب البضاعة وفي نفس الحكم بالزام المؤجر بتعويض المستأجر عما دفعه الأخير وذلك تأسيساً على أن الضرر منسوب إلى المؤجر^(٢).

- ويبدو تأثر علاقة الطرفين بسبب تدخل الغير في حالة ما يرتد الضرر بالبضاعة إلى عيب خفي ، فإن المستأجر إذا كان ينقل بضاعة للغير في ظل اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن فإن ثبوت نسبة الضرر إلى هذا العيب الخفي يبرئ المستأجر من المسؤولية أمام الشاحن ، وبالتالي يمنع رجوع المستأجر على المؤجر ، في حين أن هذا المؤجر - بحكم المشاركة التي لا تخضع لاتفاقية بروكسل - قد يسأل أمام المستأجر عن مثل هذا العيب^(٣).

المطلب الثاني

دعوى المؤجر ضد الشاحنين والمستأجرين من الباطن
أولاً : مطالبة الشاحنين : المطالبة بأجرة المشاركة
الزمنية

٢٨٢ - إذا لم يكن لحملة سندات الشحن أن يباشروا دعواهم ضد المؤجر في مشاركة زمنية ، فذلك ليس لهذا الأخير أن يطالبهم بدفع

(١) مرسيليا التجارية ١٥ يناير ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ بحرى ١٩٦١ ص ١٧٦ . انظر شوفر في رقم ٧٧٢ - ٧٧٧ ومقاله في بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٦.

(٢) السين التجارية في ٨ مايو ١٩٦٣ بحرى فرنسى ١٩٦٤ ص ٦٨٧ .

(٣) تطبيقاً لذلك محكمة السين التجارية في ١٢ يوليو ١٩٦٠ السابق.

اجرته المستحقة على المستأجر إذا كان هؤلاء قد دفعوا الأجرة المستحقة عليهم للمستأجر^(١).

وقد عرضت لهذه الصورة محكمة إستئناف باريس ١٤ ديسمبر ١٩٦٠^(٢). فقد أجرت شركة ملاحية إحدى سفنها لشركة بمشارطة إيجار زمنية، وادعت الشركة المؤجرة حقها في مقاضاة الشاحنين المتعاقدين مع المستأجرة ومطالبتهم بحقوقها لديها، وباشرت حق الحبس على بضائعهم طبقاً لنص المشارطة التي تربطها بالمستأجر، وقد رفضت المحكمة هذا الإدعاء وقالت إن الشاحنين لا يخضعون لنصوص الاتفاق المبرم بين المؤجر والمستأجر، إذ لم يكن بالسندات إحالة إلى المشارطة، ولأن الشاحنين كانوا قد دفعوا بشكل صحيح ديونهم، والدعوى المباشرة - على كل حال - لا تقبل إلا في حدود ما يظل في ذمة المدعى عليهم من أجرة. ويقول «روديير»^(٣) في تعليقه على هذا الحكم إن المؤجر كان يمكنه التمسك بادعائه على الشاحنين لو كانوا مستأجرين من الباطن، أما في خصوص القضية فالعقد الذي يربطهم بالمستأجر الناقل ليس من نفس نوع العقد بين المؤجر والمستأجر وهو ما يستبعد كل فكرة للإيجار الباطن.

- ولكن هل يمكن للمؤجر أن يقاضى الغير المتعاقد مع المستأجر إذا كانت السندات التي أصدرها هذا الأخير تتضمن إحالة إلى المشارطة^(٤). فهذه الإحالة تجعل المشارطة مندمجة في السند^(٥). إذ بهذه الإحالة يدرك

(١) تطبيقاً لذلك محكمة السين التجارية في ١٢ يوليو ١٩٦٠ السابق.

(٢) انظر:

R. Achard. L'action des proteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l'affrètement à temps.
D.M.F. 1984.

(٣) بحرى فرنسي ١٩٦١ ص ٢١٥ تعليق روديير.

(٤) انظر رينارد في مقاله بعنوان مشارطة الإيجار وسند الشحن في بحرى فرنسي ١٩٥٥ ص ٧١، لوكليير ص ١١٦ و ١٢٤.

(٥) غرانتص ٦ فبراير ١٩٢٩ ملحق نور ١٩٢٩ ص ١٢٩.
ويتردد القضاء في اعتبار العمل الذي يجعل نصوص المشارطة نافذة على حامل السند، فقد حكم انه يلزم إرفاق صورة المشارطة بالسند أو ان يثبت إرسال نصها للحامل: كس ٩ ديسمبر ١٩٦٠ بحرى فرنسي ١٩٦١ ص ١٦٢

المستأجر أن السفينة الناقلة مستأجرة وأنه يتعامل مع المستأجر وعليه إذن أن يتوصل إلى الاطلاع على نصوص هذه المشاركة^(١).

وهذا الرأي يتفق مع نص المادة ١٥٨ مصرى التى تقضى أن للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر ، لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ...

- وإنما يلاحظ أن المؤجر ليس له أن يطالب حملة السندات أو غيرهم من المتعاقدين مع المستأجر - فى هذه الحالة - ألا بما يكون عالقاً فى ذمتهم لصالح المستأجر .

ولكن بأي دعوى يمكنه مطالبتهم؟ ... إذا كان العقد الذى بين المستأجر والمضى عليهم والعقد الذى بين المؤجر والمستأجر من طبيعتين مختلفتين بأن كان العقد الأخير إيجاراً والعقد بين المستأجر والغير نقلاً بسند شحن فإن من الجائز للمؤجر أن يقاضى هؤلاء الشاحنين بالدعوى غير المباشرة أى بالدعوى التى لمدينه للمستأجر قبل هؤلاء الشاحنين^(٢). وهذه الدعوى غير المباشرة ضعيفة الحصيلة ، لا يقويها إلا حجز يوقعه المؤجر تحت يد الشاحنين أو المستأجرين من الباطن .

٢٨٣ - ما هو السند القانونى لدعوى المؤجر مباشرة ضد الشاحن الذى لم يدفع أجرة الشحن ؟ قد يمكن الاستناد إلى النص المصرى (م ٢٩/٤ و ٤٠ ، ١٥٩) الذى يرتب امتيازاً للأجرة وللبيع كل على الآخر . ولكن يعترض على هذا الاستناد بأن اتفاقات الطرفين المشار إليها بالنص يقصد بها اتفاقات الطرفين فى عقد واحد فى حين أن المؤجر والشاحن كلاهما غريب عن الآخر ولا يربطهما سوى عامل مادي هو السفينة . ومع ذلك قد يمكن الرد على هذا الاعتراض بالقول أن مركز الشاحن هنا هو مركز المحال إليه حوالة جزئية ، وهو ما ذهب إليه

(١) وهذه الاحالة - متى كانت نافذة على المستأجر - تمكن المؤجر من التمسك على المستأجر بأحكام المشاركة التى لا يمنع نص قانونى من تطبيقها على النقل بسند شحن ، وعندئذ يمكن للمؤجر أن يتمسك بنص المادة ١٨ من مشاركة بلتيم على حملة السندات الذى يقرر للمؤجر حق حبس كل البضاعة . والأجرة المستحقة لصالح المستأجر لدى المستأجرين من الباطن ، والأجرة المستحقة طبقاً لسندات الشحن ، وذلك ضماناً للحقوق الناشئة من المشاركة .

(٢) روبيير فى تطبيق له فى بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٢١٥ .

للسفر بحيث كان إعماله مخالفة لأحكام القانون^(١)، أو لأنه يعتبر بفعله قد خلق مصدراً للخطر بالنسبة للكافة^(٢).

المبحث الثالث

حكم المساعدة البحرية في حالة السفينة المؤجرة

يحدث أن تقدم السفينة المؤجرة مساعدة لسفينة أخرى أو أن تقدم لها مساعدة، فتستحق في الحالتين مكافأة مقابل هذه المساعدة لصالح السفينة المؤجرة أو عليها، فيثور السؤال، كيف يوزع الحق في المكافأة أو المديونية بها بين المؤجر والمستأجر؟...

نفرق في هذا الصدد بين ما إذا كانت المشاركة قد عرضت لتنظيم معين أو أنها سكنت عنه، وكذلك بين حالة ما تكون السفينة المؤجرة هي التي قدمت المساعدة أو أنها هي المدينة بدين عن مساعدة قدمت إليها.

أولاً: حالة استحقاق مكافأة عن المساعدة :

٢٨٦ - (١) إذا لم يرد بالمشاركة تنظيم - وهو فرض نادر - هنا يجرى القضاء على مبادئ عامة تتلخص في أن المكافأة - في المشاركة الزمنية - من حق المجهز بوصفه مستغل السفينة، أي أنها من حق الطرف الذي بيده الإدارة الفنية أي الملاحة^(٣).

وهكذا تؤول مكافأة المساعدة إلى أي من الطرفين - المؤجر أو المستأجر - تكون له الإدارة الملاحية "nautique"، ولهذا فإنه إذا لم يرد بالمشاركة نص خاص بالموضوع - فليس للمستأجر أن يدعى حقاً على

(١) انظر رولان ١٣ يناير ١٩٥٥ بحري فرنسي ١٩٥٦ ص ١٤٥ . حكمان .

(٢) روبيير في تعليقه بحري فرنسي ١٩٦١ ص ٦٩٣ .

(٣) إستئناف الإسكندرية ٢٥ يناير ١٩٥٥ بحري ١٩٥٧ ص ٥٨ .

في هذا المعنى كذلك "Sortais" رقم ١٦ حيث يشير إلى حكم ألماني يقرر أن المكافأة من حق مالك السفينة التي قدمت المساعدة، فإن كانت السفينة مؤجرة فالمكافأة من حق المجهز بمعنى الشخص الذي يستغل لحسابه سفينة لا يملكها بغرض الحصول على ربح من إستخدامها في الملاحة بحيث يعتبر هذا المجهز في علاقاته بالغير كمالك للسفينة

انظر في الموضوع كله جوجالارو فيليبينو . المساعدة في البحر باريس ١٩٦١ ص ٣١ - ٣٧ .

البعض^(١)، وهو مذهب يصانف صعوبة في تبرير كون الحوالة هنا حوالة بالدين بها يصبح الشاحن مديناً بالأجرة جبراً على الدائن المؤجر، وهي صعوبة قد ينلها أن الدائن المؤجر يعتبر قد قبل هذه الحوالة بدينه واعتبار المستأجر مديناً وهو قبول يستفاد من توجيهه الدعوى إليه . وعلى كل حال فالتبرير القانوني لهذه الدعوى المباشرة عسير ، ولهذا يقتصر البعض على اقرارها بالنظر إلى أنها دعوى تبررها ضرورات التجارة البحرية وتفسرها فكرة ضمان يعطى للمؤجر ضمناً بواسطة انابة الحق^(٢) .

أما القضاء فيقر هذه الدعوى المباشرة ، ويقصرها على ما يكون الشاحن مديناً به للمستأجر وإن كان لا يقدم تفسيراً مقنعاً لها^(٣) .

ثانياً : إذا كان العقد الذى يربط المستأجر بالمدعى عليه إيجاراً : ٢٨٤ - يختلف الحل عن الوضع السابق إذا كان المستأجر بمشارطة زمنية قد أجر السفينة لغيره بدلاً من استغلالها فى النقل بسند شحن والقيام بدور الناقل ، وذلك مثلاً إذا أجرها لغيره بمشارطة زمنية فهنا يمكن اعتبار هذا العقد الثانى إيجاراً من الباطن ، وتنطبق عليه الأحكام الواردة فى القانون والخاصة بدعوى المؤجر ضد المستأجرين من الباطن^(٤) (م ١٥٧ مصرى) .

مسئولية المؤجر التقصيرية :

٢٨٥ - إذا كان المؤجر فى مأمن من دعوى المتعاقدين مع المستأجر والقائمة على أساس تعاقدى ، فالحكم قد يختلف إذا كانت الدعوى تستند إلى مساءلته على الأساس التقصيرى ، فتقبل هذه الدعوى ضده وتنجح إذا اثبت عليه خطأ تقصيرى ، كما لو أهمل فى صلاحية السفينة

(١) داتجون ٢ - ٥٤ ص ٥٣١ .

(٢) شوفو رقم ٦٤٨ ويرى شالارون (رقم ٣٥٦) تأسيسها على مجرد مركز واقعى هو وجود إمتياز للمؤجر على البضاعة .

(٣) إستئناف مخطط الإسكندرية ٧ إبريل ١٩٢٦ دور ١٥ ص ٢٢٨ . وتعليق رولان ٢٦ مايو

١٩٢٥ ملحق دور ١٩٢٥ ص ٥٨٢ .

(٤) رولان للتجارية ١٠ يونيو ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٢ ص ٣٥٩ تطبيق جرانمزيون .

مكافأة المساعدة إلا في الحدود التي تنقل فيها المشاركة إليه الإدارة الملاحية للسفينة ، ولهذا فإنه في المشاركة الزمنية التي تقتصر على نقل الإدارة التجارية للمستأجر فإن الحق في مكافأة المساعدة هو للمالك أي المؤجر .

- وإنما يختلف الحكم إذا كانت السفينة مؤجرة بقصد القيام بعمليات المساعدة والانتقاذ ، فعندئذ تصبح عمليات المساعدة - وإن كانت تدخل كذلك في الإدارة التجارية للسفينة إذ تتعلق مباشرة بما أجرت السفينة لأجله^(١) .

٢٨٧ - هل للمستأجر الحق في طلب مكافأة عن مساعدة قدمها إلى سفينة يستأجرها ؟ الفرض طبعاً أنه لم يتسبب خطأ منه في الخطر الذي أدى إلى طلب المساعدة وإلا فإن طلبه يرفض باعتبار أن عليه أن يعالج الضرر الذي تسبب فيه وليس له أن يطلب أجراً ومكافأة عن ذلك . فإذا لم يكن ثمة خطأ من جانبه فليس ما يمنع من حقه في المطالبة بالمكافأة ، وقد حكم بذلك^(٢) في قضية كان فيها الإيجار بمشارطة زمنية وليس للمستأجر الإدارة الفنية للسفينة المستأجرة .

(انظر في ذلك مثلاً قضية تتلخص في أن شركة استأجرت سفينتين عاريتين مملوكتين لشخص واحد وطالبت بمكافأة عن مساعدة قدمتها إحدى السفينتين للآخرى ولكن محكمة إستئناف باريس رفضت هذا الطلب اعتماداً على شروط المشاركة التي تلقى على المستأجر مصاريف المساعدة التي تقدم إلى السفينة المؤجرة بحيث أن حقه في المكافأة انقضى بإتخاذ الذمة^(٣) .

٢٨٨ - (ب) إذا ورد بالمشارطة تنظيم :

١ - تنص المشارطات عادة على كيفية توزيع المكافأة المستحقة للسفينة المؤجرة بين المؤجر والمستأجر ، ويقلب أن يرد شرط بتوزيعها

(١) سورتي ط ١٢٩ هامش رقم ٤٦ .

(٢) قرار تحكيم ٢٧ فبراير ١٩٢٦ ملحق بور ١٩٢٦ ص ٢٧٤ .

(٣) س باريس ٢٨ مارس ١٩٢٨ مور ٢٢ ص ٢٢٠ وما بعدها وخاصة ص ٢٢٢ و ٢٢٤ .

«مناصفة بين المؤجر والمستأجر بعد خصم كل المصروفات ونصيب البحارة» (المادة ١٩ بلتيم).

ولما كانت عمليات المساعدة تدخل فى الإدارة الفنية أى الملاحة للسفينة فينص كذلك على أن المؤجر - الذى له هذه الإدارة فى المشاركة الزمنية العادية فهى تبقى للمؤجر الإدارة الفنية - هو الذى يتولى الاجراءات المناسبة لاثبات الحق فى المكافأة وتقديره ، وهكذا يكون المؤجر - فى نظر الغير - هو الذى قام بالمساعدة وهو الدائن بالمكافأة المستحقة عنها ، ولهذا ينص عادة على أن المستأجر يلزم بما يتخذه المؤجر فى هذا الشأن (المادة ١٩ بلتيم).

- ويلاحظ أن المستأجر فى هذا الفرض يكون دائنًا بنصيبه فى المكافأة للمؤجر وليس للغير وليس له مطالبة هذا الغير مباشرة .

- وقد يبدو أن حرص المشاركات على تنظيم هذه المسألة يمنع كل خلاف يصدها . والصحيح غير ذلك ، فالمشكلات فى هذا الشأن كثيرة ولا تستطيع المشاركة أن تواجه سوى علاقة الطرفين ، منها ما سنعرض له فيما يلى :-

٢٨٩ - من المدينين بمكافأة المساعدة؟

٢ - يندر أن تعرض المشاركة لتحديد أى من طرفيها يكون مدينا بالمكافأة أمام الغير ، وهو أمر طبيعى لأن المشاركة لاتملك - بحكم كون اثرها مقصورا على طرفيها - لاتملك مثل هذا التحديد - ولهذا فإن الغير الذى قدم مساعدة إلى السفينة المؤجرة يكون دائنًا للشخص الذى قدم مساعدته إليه ، أو الذى اعتقد أنه يقدمها إليه ، ومعنى ذلك أن الأصل أنه يكون دائنًا للمؤجر ، ولكن يمكن أن يكون دائنًا للمستأجر إذا كان هذا الأخير قد اظهر شخصيته على السفينة بأن كتب اسمه أو رفع علمه عليها^(١) .

(١) وهى رخصة تنقرر غالباً للمستأجر فى استئجار السفينة عارية . وقد تنقرر بشرط خاص فى المشاركة الزمنية : انظر لوكليز رقم ٤٠ .

٢٩٠ - ٣ - كيف يوزع الحق فى المكافأة بين الطرفين :

تتوقف الاجابة عن هذا السؤال على الفصل فى مسألة اخرى هى تحديد ما إذا كانت المكافأة عن مساعدة السفينة المؤجرة تعتبر عبئاً على الملكية أو عبئاً من أعباء الاستغلال .

وقد اعتبرت محكمة استئناف باريس مكافأة المساعدة عبئاً على المالك والقتها على المؤجر تأسيساً على أن المالك يتحمل نتائج القوة القاهرة^(١) . ومعنى ذلك أن المؤجر يتحمل عبء المساعدة التى تقدم للسفينة ، فى حين أنها - فى حالة ما تكون المكافأة مستحقة للسفينة - تكون فى جزئها الأكبر من نصيب المستأجر .

والصحيح أن مكافأة المساعدة وأن كانت عبئاً على الملكية فهى كذلك عبء من أعباء الاستغلال لأن مجرد سير السفينة فى البحر يتضمن بذاته تعرضها لخطر يتطلب المساعدة ، ولهذا فإن من الواجب أن يتحمل عبئها الأكبر الطرف الذى له الإدارة الملاحية أى المستأجر فى مشاركة الإيجار العارى ، والمستأجر فى مشاركة الإيجار الزمنية إذا نقلت الإدارة الفنية للمستأجر ، والمؤجر فى المشاركة الزمنية إذا احتفظ بالإدارة الفنية . وإنما على كل حال - فى المشاركة الزمنية - يجب عدلاً أن يتحمل الطرف الآخر جزءاً من عبء المكافأة ، فالمؤجر المالك والمستأجر سواء (إذا لم يكن لأحدهما الإدارة الملاحية) ، فكلاهما يفيد من المساعدة التى تقدم للسفينة .

المبحث الرابع

المسئولية التقصيرية عن أفعال الربان

من المسئول عن أفعال الربان والبحارة التى تضر بالغير ؟
أهو المؤجر أم المستأجر ؟

وجه الصعوبة فى الاجابة عن هذا السؤال أن الربان يمثلها معاً ، والمفروض كذلك أنه يعمل لخدمة مصالح كل منهما ، فكيف يتحدد مركز كل منهما أمام الغير ، وفيما بينهما ، عن أخطاء الربان والبحارة ؟

(١) باريس ٢٨ مارس ١٩٢٨ دور ٢٢ ص ٢١٠

المطلب الأول

أولاً : تحديد المسئول

٢٩١ - الصورة الأولى - حالة بقاء جزء من الإدارة للمؤجر :

- فى مشاركة الإيجار الزمنية - بصورتها الغالبة - تظل الإدارة الفنية للمؤجر بينما تنتقل للمستأجر الإدارة التجارية ، ومعنى ذلك أن الربان - إذ يقوم بالوظيفتين الملاحية والتجارية - يصبح تابعاً لكل من المؤجر والمستأجر ، ويصبح كل منهما مسئولاً عن أعماله ، وأعمال الطاقم . وهذا هو الراجح .

ويطبق القضاء هذا الحل ، ويبحث لتحديد المتبوع المسئول ، عما إذا كان الخطأ الذى صدر من رجال الطاقم وسبب الضرر قد وقع فى تنفيذ الإدارة الفنية أو فى تنفيذ الإدارة التجارية . ففي قضية تتلخص فى أن عامل شحن غرق وهو يفادر السفينة بسبب أن السلم الموضوع لنزول العمال لم تتوافر له الشروط التى تفرضها اللوائح لضمان سلامتهم ، ولهذا حكم بمسئولية المؤجر لأن الخطأ وقع فى عمليات فنية ملاحية ولا شأن له بالاستغلال التجارى^(١) .

هذا ، وتقضى المادة ١٧٤ من القانون المصرى فى فقرتها الثانية أنه تنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها . وبهذا النص تقوم قرينة لصالح الغير المدعى على أن الإدارة التجارية - فى صورة المشاركة الزمنية - تكون للمستأجر ، بحيث يسأل عن أخطاء الربان والتابعين الآخرين التى تقع فيما يدخل فى هذه الإدارة ، مالم يثبت هو - أى المستأجر - أن الفعل المسبب للضرر وإن كان قد وقع فى نشاط مما يدخل فى مفهوم الإدارة التجارية إلا أنه وقع فى دائرة احتفظ بها المؤجر طبقاً للمشاركة المبرمة بينهما .

(١) نانت التجارية ١٥ أكتوبر ١٩٢٢ ملحق دور ١٩٢٢ ص ٤١٢ .

وعلى ذلك يجرى العمل ، أى أن المشارطات تحرر غالباً على أساس نموذج بلتيم وفيه لا تكون الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر إلا فى الحدود التى يرد بها نص فى المشاركة أو تقتضيها على وجه الضرورة حقوق تخولها إياه المشاركة ، ولهذا فهى لا تقتضى ، ولهذا أيضاً يكون على من يدعى - من المؤجر أو المستأجر - أن عملاً معيناً يسأل عنه المستأجر أن يقيم الدليل على أنه يدخل فى إدارة السفينة التى تقررت للمستأجر بحكم المشاركة .

ومعنى ما تقدم أن الأصل هو أن إدارة السفينة الفنية وجزءاً من إدراتها التجارية - فى المشاركة الزمنية وطبقاً لنموذج بلتيم - تظل للمؤجر ، وهو يباشر هذه الإدارة بواسطة الربان والبحارة الذين يظلمون بحسب هذا الأصل تابعين له ، ويستتبع هذا الأصل الجوهرى قاعدة هامة هى أن المسؤولية عن أفعال هؤلاء التابعين تظل على المجهز فيما عدا النصوص التى تنقل بعض أسباب هذه المسؤولية إلى المستأجر ، وهى نصوص يجب تفسيرها تفسيراً ضيقاً .

وقد حكم بهذا المعنى فى قضية جرح فيها أحد عمال الشحن إستخدامه المستأجر ، بخطأ وقع من أحد البحارة فى عملية إنزال سلم إلى البر ، دفع التعويض المؤمن الذى يغطى المجهز المؤجر من المسؤولية ، ثم رجع هذا المؤمن على المستأجر على أساس أنه مسئول عن خطأ الربان الذى يعد تابعاً له . ولكن هذا الادعاء رُفض لأن مشاركة الإيجار الزمنية تبقى للمؤجر إدارة وتوجيه السفينة من الناحية الفنية وبالتالي يظل رجال الطاقم - فى هذه الدائرة - عماله وتابعيه ولا يدخلون فى تبعية المستأجر إلا فى الحالات المحددة التى تعينها المشاركة والتى تتعلق بالإدارة التجارية بالمعنى الدقيق ، والخطأ الذى وقع من البحار كان فى عملية على السفينة ويعتبر إمتداداً للملاحة ويتحمله المؤجر^(١) .

٢٩٢ - ولا يؤثر فى هذا الأصل العام أن يكون المستأجر هو الذى يتحمل - بمقتضى المشاركة - نفقات عمليات تدخل فى الإدارة الملاحية للسفينة ، فذلك لا يمنع مسؤولية المؤجر عنها ولو أنه ليس هو الذى يتحمل

(١) قرار تحكيم ليدو فى ٢٤ أكتوبر ١٩٥٨ بحرى فرنسى ١٩٥٩ ص ٣٠٤

فى النهاية نفقاتها . وقد طبق هذا الحل فى خصوص عملية الارشاد ، فقد حدث أن أصيب المرشد بسبب انفجار غير معروف السبب وقع فى السفينة ، وادعى المؤجر أن المستأجر - بمقتضى المشاركة يتحمل مصاريف الارشاد . ورفض هذا الادعاء^(١) - وهذا الحكم صحيح لأن توزيع النفقات بين طرفى المشاركة لا يغير من المسؤولية أمام الغير عن عمليات تنفيذ النقل .

٢٩٣ - ولا يغير من هذا الحكم كذلك وجود مندوب للمستأجر على السفينة ، فهذا المندوب كل مهمته هى مراقبة الإجراءات اللازمة لرعاية مصالح المستأجر دون أن يكون له أن يتدخل فى إدارة السفينة من الناحية الفنية ، ولهذا لا تكون له صفة فى إصدار قرارات فيما يتعلق بالعمليات الفنية . وقد أثبتت هذه المسألة أمام محكمة إستئناف باريس فى القضية السابق الإشارة إليها^(٢) . إذا ادعى المؤجر أنه لا يسأل عن إصابة المرشد أثناء عملية الإرشاد بسبب وجود مندوب للمستأجر على السفينة - ، خاصة وأن المسؤولية - فى القضية - كانت مدعاة على أساس الحراسة والمستأجر هو الذى كانت له حراسة السفينة بإشرافها بواسطة مندوبه ، فقررت المحكمة أنه متى كان تعويض الضرر الحاصل للمرشد الموجود على السفينة يقع على عاتق السفينة فإن المقصود بذلك - فى حالة مشاركة زمنية (يقول الحكم خطأ : بالرحلة) - هو مالك السفينة الذى له وحده حراستها القانونية ولو كان المستأجر ممثلاً على السفينة بمندوب من قبله "subrecargue" ، فهذا المندوب يمارس فقط إدارة السفينة التجارية فى حين أن المجهز يباشر إدارتها الملاحية . كما قررت أن المرشد إذ يرتبط مع المجهز بعقد الإرشاد يظل غريباً عن المستأجر والربان ، وله إذن أن يتمسك عليهما بأحكام المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ ولكن لا يمكنه مطالبتهما بشئ على أساس المسؤولية عن الحراسة . وهذا الحكم صحيح ، يؤيده وظيفة مندوب المستأجر على السفينة فى العمل ، كما سبق أن أشرنا ، فهى تنحصر فى مساعدة الربان وتقديم النصح له دون أن يحل محله أو يتحمل مسئولياته ، ويظل للربان فى كل وقت سلطاته فى

(١) إستئناف باريس ٦ مايو ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٥٥٢ تعليق بهريولوا مؤيد .

(٢) باريس ٦ مايو ١٩٦٥ السابق .

الناحية الفنية ، وعليه مراقبة النظام العام والسهر على سلامة السفينة والرحلة والحمولة .

٢٩٤ - وبتطبيق ما تقدم على حالة حريق شب فى السفينة يمكن القول أن الربان وحده مسئول عن عملية الأطفاء لأن المفروض أنه هو الذى يتولاها ، فإذا حدث خطأ فيها كان هو المسئول أمام الغير - وبالتالي يسأل المؤجر لا المستأجر ولو كان سبب الحريق يرجع إلى الحمولة . كما يسأل المجهز مسئولية شخصية عن عدم كفاية أدوات الأطفاء على السفينة .

- وفى خصوص عملية رص أو تستيف البضاعة ، نلاحظ أنها عملية مركبة أى تتصل بالإدارة الملاحية والأدارة التجارية فإذا كان على السفينة مندوب للمستأجر فهذا المندوب يكون له أن يقترح الاجراءات الخاصة برص البضاعة والكفيلة بالمحافظة عليها ، ولكن القيام بهذه الاجراءات يتوقف على موافقة الربان عليها فى الحدود التى تتعلق بسلامة السفينة ، فإذا وقع خطأ فى الرص بأن وضعت بضاعة خطرة بجوار بضاعة أخرى بالمخالفة للقواعد الفنية فإن الربان يكون وحده المسئول باعتباره القائم وحده على سلامة السفينة وله إصدار القرارات المتعلقة بذلك دون مشاركة من أحد ، وهو فى ذلك تابع للمجهز وليس للمستأجر .

- وهكذا ، كلما كانت سلامة السفينة فى الموضوع كان الربان مسئولا لتعلق الأمر بالإدارة الملاحية أو الفنية للسفينة^(١) ، وبالتالي كان المسئول هو المجهز وليس المستأجر .

- وبالمقابلة ، لو كان الخطأ قد وقع فى الإدارة التجارية فالمسئولية عنه يتحملها المستأجر ، ولهذا إذا رفع المرسل إليه دعوى بتعويض ضرر أصاب بضاعته بسبب مجاورتها لبضاعة خطره ، وكانت السفينة مؤجرة عارية وأجرها المستأجر إلى آخر بمشارطة زمنية فإن هذا المستأجر من الباطن إذ أصبح مجهزا فهو المسئول عن الإدارة التجارية وتقبل هذه الدعوى ضده دون المؤجر الذى تجرد من الإدارة التجارية^(٢) .

(١) انظر تطبيق بولوا السابق .

(٢) باريس ٢١ يناير ١٩٥٧ بحرى فرنسى ١٩٥٧ من ٣٥ .

٢٩٥ - القاعدة إذن هي أن القول بمسئولية المؤجر أو المستأجر عن أعمال البحارة يتوقف على معرفة الدائرة أو المنطقة، التي وقع فيها الخطأ، فيسأل كل منهما عن الخطأ الذي يقع في الإدارة التي له على السفينة .

وقد يدق في العمل تحديد الدائرة التي وقع فيها الخطأ وهلى هي الإدارة الفنية أو الإدارة التجارية ، ويبدو ذلك مثلاً فى خصوص تستيف البضاعة arrimage وهو يعتبر داخلاً فى الإدارة الفنية متى كان يؤثر فى توازن السفينة ، ولكنه يدخل فى الإدارة التجارية متى نظر إليه باعتباره يمس سلامة البضاعة ، ولذا تلزم التفرقة بين التستيف الملاحي والتستيف التجارى وهى تفرقة ليست يسيرة^(١) .

الصورة الثانية :

٢٩٦ - نقصد بها صورة المشاركة الزمنية التي يكون فيها للمستأجر على السفينة الإدارتان التجارية والفنية وهى التي تسمى بالانجليزية time-charter by demise ، فى هذه الصورة يخرج المؤجر من نشاط السفينة ويصبح المستأجر هو وحده المتسلط على هذا النشاط، ويكون الربان والبحارة تابعين له فى كل نشاطهم سواء ما تعلق منه بالناحية الملاحية أو الناحية التجارية ولا يكن ثمة محل للتفرقة الواجبة فى الصورة السابقة للمشاركة الزمنية بين الخطأ الواقع فى النشاط الملاحي والخطأ الواقع فى النشاط التجارى ، إذ يسأل المستأجر عن كل تصرفات الربان وأخطائه وأخطاء البحارة فيما يتعلق بوظائفهم أى كانت الدائرة التي وقع فيها هذه الأخطاء .

المبحث الخامس

أثر إمتياز الدين على السفينة

٢٩٧ - إذا كان المبدأ - كما قدمنا - هو بعد المجهز عن النشاط الذى يقوم به المستأجر فى المشاركة الزمنية خاصاً باستغلال السفينة

(١) انظر شوفر رقم ٦٩٧ ، ٦٩٨ .

وأن الغير الذى تعامل مع المستأجر أو نشأ له حقه بسبب هذا الاستغلال لا يكون له أن يقاضى المجهز المالك المؤجر ، فإن هذا الأخير قد يتأثر - مع ذلك - بهذا النشاط ، ويبدو صدق هذه الملاحظة فى حالة ما يكون الدين المطالب به ممتازاً على السفينة ، فإن الإمتياز الذى يتقرر لدين بحرى على السفينة يثقلها ولو كان ناشئاً بسبب استغلال يقوم به مجهز غير مالك لها أو مستأجر أصلى .

(القانون المصرى م ٤٠) المقابلة للمادة من اتفاق بروكسل سنة ١٩٢٦ الخاضعة بالرهون والامتيازات البحرية .

ومتى باشر المدعى (الشاحن مثلاً) هذا الامتياز فهو يباشر عندئذ دعوى ضد السفينة ، أو بعبارة أخرى حقاً عينياً له على السفينة - وليس حقاً شخصياً مقررأ له ضد المجهز المالك^(١) .

وهكذا ، قد يتخلص مالك السفينة - بتأجيرها لغيره - من المسؤولية التعاقدية الناشئة عن إستغلالها ، ولكنه يتحمل نتيجة هذا الاستغلال بسبب أحكام الامتياز البحرى . ويقول ريبير^(٢) فى ذلك أن المالك يكون عندئذ فى مركز الكفيل العينى الضامن برهن عقارى دين غيره ، مع فارق بينهما هو أن مالك السفينة ملزم عينياً وليس له التمسك بضرورة مناقشة المدين قبل الرجوع على السفينة .

٢٩٨ - الحجز على السفينة التى كانت مستأجرة :

ويقترّب من ذلك ما قضت به محكمة إستئناف روان فى حكم لها فى ١٤ يونيه ١٩٨٤ (مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٨٤ ص ١٦٧ وتعليق R.A.) من أن «إستعمال الحق فى الحجز التحفظى على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق ، والمادة ٩ من إتفاقية ١٠ مايو ١٩٥٢ لا تضع عقبة فى سبيله . وأن المادة ٤/٣ منها تسمح بتوقيع الحجز على سفينة مستأجرة لحق يتحملة المستأجر وحده . فهذا النص لا يحدد إمكان الحجز على السفينة المستأجرة بمدة تأجيرها فقط ، بل إن الحجز ممكن

(١) شوفى فى مقاله بعنوان perspective d'actualités فى بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٥ و ٧ ، وفى نفس المرجع ١٩٦٢ ص ٥١١ بعنوان :
du patrimoine ou fortune de mer
(٢) ريبير ٢ - ١١٤١ .

بعد رد السفينة عند نهاية الإيجار الزمني ، ويمكن مباشرته من قبل الدائن للمالك أو الدائن للمستأجر أو من كل دائن بدين لأي مدين بدين بحري وفقاً للمادة الأولى من الاتفاقية الدولية . ولولم تتحدد شخصية المدين على وجه اليقين . ولا ارتباط بين الحجز التحفظي وحق التتبع المرتبط بدين ممتاز أو مضمون برهن مادام الحجز التحفظي يهدف فقط إلى وقف السفينة حتى الحصول على كفالة بالدين^(١) .

المبحث السادس

المسؤولية على أساس الحراسة

٢٩٩ - لا محل لاستبعاد المسؤولية على أساس الحراسة من نطاق الأعباء الناشئة عن إستغلال السفينة ، وقد استقر هذا المعنى في القضاء الفرنسي منذ حكمي محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة «لاموريسير» .

وقد اعتبر القضاء الفرنسي المستأجر - في المشاركة الزمنية - هو الحارس للسفينة المسئول عنها بهذا الوصف ، وذلك بسبب ماله من إدارة وسلطة عليها^(٢) . وذلك في قضية كانت الدولة فيها هي المستأجرة للسفينة .

ومعنى ذلك أن يستبعد من تعريف حارس السفينة المجهز الذي لا سلطة له عليها ، والربان الذي يقوم بدور التابع .

وهذا الحل يتفق مع تعريف الحارس الذي أخذت به محكمة النقض المصرية في حكم لها سنة ١٩٦٥ قالت فيه : «حارس الأشياء الذي يفترض الخطأ في جانبه على مقتضى نص المادة ١٧٨ من القانون المدني ، هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصداً وإستقلالاً ، ولا تنتقل الحراسة منه إلى تابعه

(١) انظر دى بونتافيس ، نظام السفينة باريس ١٩٦٠ . روبيير ، السفينة باريس ١٩٨٠ رقم ١٩٩ ، ٢٠٠ ، إستئناف المنصورة ١٥ مارس ١١٦٩ بحري فرنسي ١٩٧١ ص ٧٤١ تطبيق سعادة .

(٢) نقض فرنسي ١٦ مايو ١٩٦٧ بحري فرنسي ١٩٦٢ ص ٥٢٦ منشور في الأسبوع القانوني ١٩٦٢ . ١٣٠٧٠ وتطبيق دى جوجلار وبالمجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ٧٧٧ وتطبيق دى جوجلار كذلك .

(١٩٦٢ - النقل لبحري)

المنوط به إستعمال الشيء ، لأنه وإن كان للتابع السيطرة المادية على الشيء وقت إستعماله ، إلا أنه إذ يعمل لحساب متبوعه ولمصلحته ويأتمر بأوامره ويتلقى تعليماته ، فإنه يكون خاضعاً للمتبوع مما يفقده العنصر المعنوى للحراسة ويجعل المتبوع وحده هو الحارس على الشيء كما لو كان هو الذى يستعمله ، ذلك أن العبرة فى قيام الحراسة الموجبة للمسئولية على أساس الخطأ المفترض هى بسيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية لحساب نفسه^(١) .

وقد تتجزأ الحراسة فتوزع بين المجهز المؤجر والمستأجر إذا توزعت بينهما السلطة على السفينة ، وسنعود إلى هذه المسألة فى الباب الخاص بالإيجار بالرحلة حيث تبرز أهميتها على وجه الخصوص فى حالة نقل المسافرين على سفينة مستأجرة ، كما سنرى .

(١) نقض مصرى ٢٥ مارس ١٩٦٥ مجموعة النقض المدنية لسنة ١٦ من ٢٩٦ ، وهو خاص بمسئولية وزارة الحربية عن سقوط طائرة تدريب .

الباب الخامس

التأجير بالرحلة

Affretement au voyage

٣٠٠ - النصوص :

مادة ١٧٩ - يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة :
(أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .
(ب) اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها .

(ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها .
(د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما .
(هـ) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها .
(و) بيان الرحلات المتفق على القيام بها .

مادة ١٨٠ - يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها .

مادة ١٨١ - يحتفظ المؤجر بإدارة الملاحة والإدارة التجارية للسفينة .

مادة ١٨٢ - (١) يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها فى المدد المتفق عليها ، فى عقد إيجار فإذا لم ينص فى العقد على مدة معينة وجب الرجوع إلى العرف .

(٢) ويتبع فى حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء أتبع العرف البحرى العام .

مادة ١٨٣ - (١) إذا لم يتم الشحن أو التفريغ فى المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لتجاوز المدة الأصلية ويستحق للمؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ، وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لتجاوز المهلة الأولى ويستحق للمؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف ، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى .

مادة ١٨٤ - (١) إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك .
(٢) ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع فى إنجاز الشحن أو التفريغ .

مادة ١٨٥ - للربان بعد إنقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلتزم الربان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التى أنزلها من السفينة .
مادة ١٨٦ - إذا لم يشحن للمستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة .

مادة ١٨٧ - لايجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته .

مادة ١٨٨ - ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة .

مادة ١٨٩ - يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة فى أى وقت قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لايجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها .

مادة ١٩٠ - للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ .

مادة ١٩١ - يبقى عقد إيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته أيضاً ، وتستحق عليه الأجرة كاملة .

مادة ١٩٢ - إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة .

مادة ١٩٣ - (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه .

(٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة القاهرة - فيتحمل المستأجر المصروفات .

مادة ١٩٤ - (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال .

(٢) ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الريان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الريان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة .

٣ - وتستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه .

مادة ١٩٥ - لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر .

الفصل الأول

تعريف العقد وخصائصه وإبرامه وإثباته

الفرع الأول

تعريفه وخصائصه

٣٠١ - أورد القانون تعريف هذه المشاركة في عبارة واحدة مع تعريف المشاركة الزمنية بها بجامع أنهما إيجار للسفينة مجهزة بالمقابلة لتأجيرها غير مجهزة (م ١٦٨).

وقد رأينا أن المستأجر في الإيجار بالمدة لا يقتصر على استخدام السفينة بل هو يتصرف في استغلالها فله إدارتها التجارية، بمعنى أنه له - على الأخص - أن يتعاقد مع أى شخص لينقل هو بضائعه، وقد تكون له كذلك الإدارة الفنية أى قيادة السفينة^(١).

وقد عرضنا من قبل لتعريف الإيجار بالرحلة، بالمقابلة للإيجار بالمدة، وقلنا أن الفرق بينهما يظهر في أن العقد في الأولى إيجار يحتفظ فيه المؤجر بالإدارتين الفنية والتجارية للسفينة، ويبرم سداً لحاجة المستأجر إلى استخدام السفينة فترة قصيرة تسمح للسفينة بالقيام برحلة تبين حدودها لنقل بضائع معينة، ولا يكون للمستأجر فيه الإدارة التجارية، ومن باب أولى لا تكون له الإدارة الفنية، ويظل المؤجر هو المجهز المستغل للسفينة، على خلاف الحال في المشاركة الزمنية.

(١) جوجلار في تعليقه تحت نفس تجارى ٦ يوليو ١٩٦١ (Mosdale) الأسبوع القانوني ١٩٦٢ - ١٥٢٥، بونتافيس تعليق على القضاء البحرى بالمجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٦٧٧، جوجلار بنفس المجلة ١٩٦٢ ص ١٤٦، مقال شوفو بعنوان المشاركة بالرحلة في بحرئ فرنسا ١٩٦٦ ص ٢.

وتقول المذكرة الايضاحية :

« واحتفظت المادة ١٧٤ للمؤجر بكل من الادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة ، وهو وضع منطقي لأن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة بالمؤن والأجهزة والأدوات والبحارة ، وهو الذى يتولى تنفيذ الرحلة فهو والحال كذلك المسئول عنها ، ومن المعلوم ان الإدارة تكون حيث تكون المسؤولية (م ١٧٣ بحرى) » .

- وتختلف المشاركة بالرحلة عن النقل بسند شحن على الخطوط الملاحية المنتظمة فى أن العقد - عملاً - فى الصورة الثانية لا يحرر به مشاركة بل سند شحن ، وهو يبرم عملاً عند البدء فى تنفيذه أى عندما يعهد بالبضاعة إلى الناقل أو وكيله ، أما الاعياد بالرحلة فيبرم قبل تنفيذه بمدّة طويلة ولذا يحرره مشاركة تتضمن كيفية تنفيذه ، وهذه المشاركة هى التى تعتبر الأساس أو المرجع الذى يحكم العقد ، وإذا حرر فيما بعد سند شحن فذلك فقط لاثبات عملية شحن البضاعة ودخولها عهدة المؤجر الناقل ، كما سنرى .

والمجهز فى النقل بسند شحن وفى الخط المنتظم ، إذ يتلقى البضاعة ، يتعهد بنقلها من مكان إلى مكان محدد بوسائل تترك لحريته ، ولهذا يحدد فى السند أن : البضاعة تنقل بالسفينة كذا أو أى سفينة أخرى لاحقة ، وبذا تبدو فكرة النقل مسيطرة على إبرام العقد وعلى تنفيذه ، أما فى حالة تأجير السفينة بالمشاركة أياً كانت صورتها فتسيطر على الطرفين فكرة أخرى إذ يسعى المستأجر بها إلى ضمان وضع سفينة معينة تحت تصرفه ، وقد لا يكون ذلك حتماً بقصد نقل بضاعة ، فقد يكون لرحلة علمية أو عمليات صيد أو ملاحية نزهة أو أى عملية بحرية أخرى ، وهكذا يبدو قصد الإيجار واضحاً ، ولهذا يعتبر العقد من نوع خاص ، عقداً بحرياً تحكمه قواعد ليست هى القواعد العامة للإيجار وحدها ، وذلك بسبب موضوعه وهو السفينة والالتزامات التى يتعهد بها أطرافه .

وفى الأيجار بالرحلة على وجه الخصوص ، يكون هدف المستأجر غالباً هو نقل كمية معينة من البضاعة ، وهنا تظهر فكرة النقل ، ولكن فكرة الإيجار تظل قائمة ومسيطرة ، تحكم وتفسر التزامات المؤجر ، فهذا الأخير لا يتعهد فقط بمجرد تنفيذ عملية نقل بل يتعهد أولاً أن يضع تحت

تصرف المستأجر سفينة معينة، فيعده أن يمكنه من أن يشحن عليها بضاعة معينة وأن يقود هو هذه السفينة بعد شحنها إلى ميناء معين أو سيعين، فالمؤجر هنا - على خلاف النقل بسند شحن - ليس له إبدال السفينة بغيرها، كما أنه إذا هلكت هذه السفينة قبل الشحن انفسخ العقد لاستحالة تنفيذ التزام أساسى فيه.

ولكن منذ أن تشحن البضاعة تبدأ فكرة النقل فى السيطرة على علاقة الطرفين، ويصبح على المؤجر أن يبذل فى المحافظة على البضاعة العناية الواجبة، ولكن تبقى مع ذلك فكرة الإيجار قائمة.

وتحقيقاً للهدف الذى يقصده الطرفان من العقد، نجد به على سبيل المثال شروطاً خاصة بتعيين السفينة باسمها وخصائصها وبتعيين الميناء الذى تدخله وتواريخ تحركاتها، والمدة التى تستغرقها فى شحن البضائع وتفريغها، كما تحدد البضاعة التى تشحن من حيث نوعها وكميتها، والمخاطر التى يتحملها كل من الطرفين، وكيفية فض المنازعات فيما بينهما بالالتجاء إلى التحكيم^(١). ولا محل لكل ذلك فى الإيجار بالمدة، كما رأينا.

- لهذا يمكن القول أن الإيجار بالرحلة إيجار يفتح الباب لكى تدخل أثناء تنفيذه بعض قواعد النقل، وهذا هو الجانب الغريب فى الموضوع، والذى لا يفسره إلا حاجة العمل وأنظمة القانون البحرى الخاصة.

خصائص المشاركة بالرحلة :

المشاركة بالرحلة إذن إيجار للسفينة، ولكنه يتميز عن المشاركات الأخرى بالخصائص الآتية : الأولى : أن المؤجر يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة وخدمات الطاقم، وهو ما يفرقها عن إيجار السفينة عارية. والثانية : أن المؤجر يحتفظ بالإدارتين الفنية والتجارية للسفينة وبذلك تبقى له صفة المجهز، وهو ما يميزها عن المشاركة الزمنية التى يكون فيها للمستأجر الإدارة التجارية على الأقل. والثالثة : أن علاقة الطرفين فيها تحكمها قواعد من عقد الإيجار وقواعد من عقد النقل، وهو ما يفرقها عن النوعين الآخرين من المشاركات. والرابعة :

(١) شوفو فى مقاله فى بحرئى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢.

راينا فى الأحكام العامة أن : إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة ، (م ١٦٨) وهذا التعريف يشمل الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة والإيجار بالمدة ، ويمكن فى الإيجار بالرحلة أن يرد على جزء من السفينة ، ولا مانع منه حيث أن المجهز يحتفظ فيه بحيازة السفينة وبالإدارتين الملاحية والتجارية عليها ، بخلاف الإيجار بالمدة الذى لا يتصور إلا على سفينة كاملة ، كما راينا . فهذا الإيجار الجزئى فى الإيجار بالرحلة جائز هانما فى مجال الحرية التعاقدية .

الربان يمثل المجهز المؤجر لا المستأجر :

٣٠٢ - وقبل الدخول فى تفاصيل الموضوع نشير إلى الأصل السابق ذكره وهو أن وصف المجهز يظل عالقاً بالمؤجر ولا ينتقل إلى المستأجر ، وتظل إدارة السفينة من الناحيتين الفنية والتجارية للمؤجر ، ويظل الربان والبحارة تابعين للمؤجر من جميع الوجوه ويأثمرون بأمره ويسأل عن أعمالهم كما لو كانت المشاركة بالرحلة غير موجودة .

وقد رتب القضاء على هذا الأصل نتيجة هامة ، هى أن الربان - فيما يتعلق بالسفينة والرحلة - يمثل المؤجر المجهز وليس المستأجر ، وطبق ذلك على تمثيل الربان للمجهز أمام القضاء ، فحكم أنه : « استثناء من قاعدة لا يقاضى شخص بوكيل فلان الأحكام الصادرة على الربان أو لصالحه فيما يتعلق بالسفينة تنفذ على المجهز أو يكون له التمسك بها وذلك بقوة القانون بغير حاجة إلى ذكر اسم المجهز فى الدعوى ، ولكن هذا الاستثناء لا ينطبق لصالح المستأجر الذى ليست له الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية للسفينة^(١) .

٣٠٣ - طبيعة المشاركة بالرحلة : والمشاركة بالرحلة ، بالوصف المتقدم ، لها طبيعة مركبة تصعب لأول وهلة على التحديد فبالنظرة الأولى للمشاركة نجد أنها تثبت أو تنشئ تعهداً على المؤجر

(١) س رولان ٢٩ يونيو ١٩٥٦ منشور فى الأسبوع القانونى ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩ مع تعليق مؤيد للأستاذ جوجالار .

بتقديم طاقة للنقل ، وبهذا الوصف تكون علاقة الطرفين علاقة مؤجر يمكن الطرف الآخر من الانتفاع بالشئ بكيفية معينة . وهذا الشئ وهو السفينة له اعتبار جوهري في نظرهما . فالعقد إذن إيجار لا يلتزم فيه الناقل نتيجة معينة بل يتمكن الطرف الآخر من الانتفاع على وجه معين بالسفينة وبالخدمات المتفق عليها .

ومع ذلك فالمشاركة بالرحلة تلقى على المؤجر التزاما بنقل البضاعة التي يعهد بها إليه وبإصدار سندات شحن بها ، وهذه السندات - كما سنرى وكما ذهب القضاء - تخول المستفيدين منها حقوقاً مباشرة ضد المؤجر المجهز الذي يصدرها ، وهكذا تؤدي المشاركة إلى قيام نوعين من الروابط ، الأولى بين المؤجر والمستأجر وتحكمها عبارات المشاركة وأحكام الإيجار ، والثانية بين المؤجر الناقل والمستفيدين من سندات الشحن ، وتخضع لأحكام النقل^(١) ، ويبدو ذلك بوضوح إذا كانت البضاعة المنقولة ليست بضاعة المستأجر بل بضاعة شخص أو أشخاص آخرين تعهده المستأجر بنقل بضائعهم على السفينة التي استأجرها .

فإذا كان المؤجر ينقل بضاعة المستأجر فإن مركز المؤجر ينقل مزودجاً كذلك ، لأن التزامه في هذه الصورة لا يتحلل إلى مجرد تعهد بالنقل كالذي يتعهد به الناقل العادي . بل تلقى المشاركة عليه التزامين مستقلين ، الأول أن يقدم مساحة في السفينة للمعينة أو فراغاً أو طاقة لها ، والثاني أن ينقل البضاعة التي تحتل هذا الفراغ ، ولذا يزودج النظام القانوني الذي يحكم تعهد (مثال ذلك إذا تأخر المؤجر في تقديم السفينة فإن المدة التي تسقط بها دعوى المسؤولية ضده عن التأخير ليست هي التي تسقط بها الدعوى عن التأخر في تسليم البضاعة ، ولكن متى قدمت السفينة وشحنت البضاعة فإن التأخر يحكمه النص الخاص بهذه الدعوى الأخيرة لأنه نشأ التزام بالنقل يضاف إلى الالتزام بتقديم السفينة) .

(١) نقض فرنسي ٦ يوليو ١٩٦١ ، قضية Mosdale بحري فرنسي ١٩٦١ ص ٥٩٢ و ٦٩٩ تعليق روبيير ، وفي الأسبوع القانوني ١٦٧ - ٧ - ١٢٥٢٥ تعليق جوجار . وسنعود إلى هذا الحكم مراراً .

الفرع الثانى إبرام العقد وإثباته

٣٠٤ - نحيل فى هذا الخصوص إلى ما قدمناه فى الأحكام المشتركة عن إبرام مشاركة الإيجار وإثباتها .

أشهر نماذج الإيجار بالرحلة :

٣٠٥ - رأينا أن النماذج المتبعة فى العمل فى الإيجار بالرحلة كثيرة وبعضها عام أى يتخذ للتعاقد بشأن نقل البضائع العامة ، وأهمها مشاركة جنكون الأنجليزية ، ومشاركة لوتيسيا الفرنسية ، وبعضها خاص بنقل بضائع معينة كالقمح والأخشاب والبتترول ، وأهم النماذج بالنسبة لنقل البتترول وغيره من السوائل هو مشاركة لندن لسفن الصهاريج "Tanker London Voyage" . وسنتخذ هذه النماذج الثلاثة أساساً للدراسة ، إلى جانب النصوص التشريعية التى تحكم الموضوع .

الفصل الثانى

التزامات الطرفين

فى التأجير بالرحلة

فكرة عامة :

٣٠٦ - فى التأجير بالرحلة تظل الإدارة الكاملة على السفينة للمؤجر وتبقى له لهذا السبب صفة المجهز ، ولأن العقد يبرم بالنظر إلى نقل معين تحدد عناصره وشروطه فى العقد فإن أحكامه تدور كلها حول هذا الهدف : أى عملية النقل ، وأنه وإن كانت فكرة الإيجار لاتزال أساسية فى العقد ولا تفسر كثير من آثاره إلا بالرجوع إليها ، فإن فكرة النقل تظهر بإعتبار أنها الهدف الاقتصادى للمشاركة .

ففكرة النقل تبرز وتنظم بعض التزامات المؤجر ، وفكرة الإيجار تبرز وتنظم بعضها الآخر .

فيلتزم المؤجر - فى هذا التأجير أن يتقدم فى موعد محدد أو فى حوالى تاريخ معين بسفينة معينة فى ميناء محدد أو يحدد فى بعد ، وإنما تختلف المشاركة بالرحلة عن المشاركة الزمنية فى أن البضاعة (فى الأولى) تحدد فى العقد نوعا وكمية لأن موضوع المشاركة بالرحلة هو نقل هذه البضاعة وليس تمكين المستأجر عن الانتفاع عموما بالسفينة . كما ينص فى العقد على أن المجهز عليه أن يجعل السفينة صالحة للسفر وأن يجهزها التجهيز اللازم للعملية المؤجرة من أجلها ، وإنما لا يأخذ هذا التعهد صورة للتعهد على المؤجر بل ينكر بمعرض الكلام عن مسئوليته بإعتبار أن صلاحية السفينة للملاحة ضرورية لحسن تنفيذ التزاماته وليست خاصية معينة فى محل الإلتزام أى السفينة .

كما تتحدد منذ إبرام العقد كيفية انتفاع المستأجر بالسفينة ، فليست له تلك الحرية المحددة بقيود اتفاقية كما هو الشأن فى المشاركة الزمنية ،

بل هي معينة بصورة واحدة هي التزام المؤجر بتنفيذ عملية نقل بضاعة محددة من ميناء إلى ميناء ، ولهذا فإن اعداد السفينة وتجهيزها من شأن المؤجر لأن ذلك وسيلته إلى تنفيذ تعهده بالنقل ، وإلا فهو مسئول إذا اساء التنفيذ فوقع تلف للبضاعة أو حصل تأخير في تنفيذ العمليات بسبب سوء اعداد السفينة ، ولذا لا نجد لى المشاركة بالرحلة أى نصوص متعلقة بتفاصيل ما يجب أن يفعله المؤجر لتجهيز السفينة لأن ذلك يعتبر من شأنه هو ولمصلحته ، ولا نصوصاً خاصة بالتأمين على السفينة أو دفع أجور البحارة أو غير ذلك مما يتعلق بالسفينة ، ولما يعرض لكيفية ومدى وضع خدمات الربان تحت تصرف المستأجر فذلك كله لا تنظمه المشاركة بالرحلة . ذلك أن الهدف من هذه المشاركة هو نقل بضاعة ، وما يميزها أن النقل ينصب على بضاعة تشغل سفينة بأكملها أو أحد عنابرها بحيث لا تختلط بغيرها^(١) . ولهذا كله تظل السفينة تحت تصرف وإدارة المؤجر ، يمثلها الربان .

ولما كانت السفينة تؤجر لرحلة أو رحلات معينة دون نظر - خلافا للمشاركة الزمنية - إلى مدة معينة فإن للمجهز مصلحة كبرى فى الاسراع بتنفيذ هذه الرحلة حتى يمكنه استخدام السفينة فى رحلات أخرى ، وهو ما يجعله يهتم بأن تقصر مدة انتظار السفينة فى الموانى وفى أن تتم عمليات الشحن والتفريغ بسرعة ، وهو اعتبار لا يقوم فى المشاركة الزمنية حيث لا شأن للمؤجر بهذه العمليات ولا يتأثر بتعطيل السفينة أو زيادة عدد رحلاتها .

على ضوء هذه المقدمة نعرض لالتزامات المؤجر المتعلقة بعملية النقل ، ولالتزامات المستأجر ، ثم لتنظيم عمليات الشحن والتفريغ وهو تنظيم لا يقوم إلا فى المشاركة بالرحلة .

الفرع الأول التزامات المؤجر

تعداد :

٣٠٧ - يلتزم المؤجر فى التأجير بالرحلة بالقيام بتنفيذ النقل طبقاً لأحكام المشاركة ، ولكنه لا يملك حرية كبيرة فى تنفيذه كذلك التى يتمتع بها الناقل فى صورة النقل بسند شحن أو النقل فى الخطوط المنتظمة ، وفى هذه الصورة الأخيرة يكون العقد مجرد مقالة ويكون الناقل فى مركز المقاول الذى يستقل استقلالاً كبيراً فى تنفيذ العمل الذى تعهد به ، إما فى صورة المشاركة بالرحلة فليست للمؤجر هذه الحرية بل إن تنفيذ النقل الذى تعهد به يفترض تبخلاً إيجابياً فى كثير من مراحل من جانب المستأجر بحيث تقوم العملية على تعاون من الطرفين ، وهذا التبخل يقلل من مظهر المقالة فى العقد ، كما أن نصوص العقد تلقى على المؤجر إلتزامات تقرب العقد كثيراً من عقد الإيجار .

وتتلخص التلزامات المؤجر فى أن يقوم بتنفيذ النقل المشار إليه فى العقد بالكيفية المتفق عليها . ونعرض فيما يلى لما يجب على المؤجر فى خصوص السفينة ، وعملية النقل ذاتها ، ثم لم يلزم الحموله من رعاية فى شحنها ونقلها وتفريغها .

المبحث الأول السفينة

٣٠٨ - على المؤجر تقديم السفينة المتفق عليها فى الموعد وبالشروط الواردة بالعقد ، بعد إعدادها للرحلة أو الرحلات المطلوبة ، وأن يتولى صيانتها أثناء الرحلة .

فعلى المجهز أن يتقدم بالسفينة المعنية فى المكان والزمان المحددين بالعقد ، وهو لا يسلمها للمستأجر كما هو الحال فى المشاركة الزمنية ، بل يضعها تحت تصرفه ليقوم هو بتنفيذ الرحلة المطلوبة ، ولهذا قلنا أن عليه أن يتقدم بها إلى المستأجر ولم نقل أنه يقدمها إليها .

ونقول المادة ١٨٠ : « يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها .

أنظر المواد ١٦٢ الخاص بتأجير السفينة غير مجهزة ، و م ١٧٣ خاصا بتأجيرها بالمدة .

والأصل أن تتحدد السفينة بذاتها أى باسمها مع بيان خصائصها فى العقد (مشاركة جنكون م ١ ، لوتيسيا م ١) ، ولكن قد لاتعين بذاتها بل بخصائصها ، وقد تذكر خصائصها . وينص على أنها تحدد فيما بعد ، وهو شرط السفينة à designer أو to be named ، ولهذا الشرط ما يبرره^(١) لأن العقد يبهيم لتنفيذ عملية نقل وقد لاتكون للسفينة بذاتها أهمية كبرى لدى المستأجر بل كل ما يهمه وهو نقل البضاعة فى شروط وبكفاءة معينة . - وقد ينص فى العقد على أنه تقوم بالنقل « هذه السفينة أو ما يحل محلها » ومعناه أن المجهز عليه أن يتقدم لتنفيذ العملية بهذه السفينة إلا إذا حصل عائق فيكون عليه أن يقدم سفينة بذات الأوصاف ، ومعناه أن التزامه هذا تخييرى : alternative ، ويترتب على ذلك أن هلاك السفينة الوارد اسمها بالعقد لايسقط العقد بل يفتح الباب لتعيين سفينة تحل محلها^(٢) .

كما يلزم أن تكون السفينة التى يتولى بها الناقل تنفيذ العمليات المطلوبة قادرة من حيث حمولتها على ذلك ، وقد سبق أن تعرضنا - فى الأحكام العامة - لتعيين حمولة السفينة ولجزاء عدم مطابقة حمولة السفينة الفعلية

(١) بيليفر رقم ٣٧ .

(٢) نقض فرنسى ١٩ مايو ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٢ ص ٢٦٠ .

للقدر المتفق عليه ، ولشروط تعيين قدر الحمولة ، على وجه التقريب ، انظر م ١ من مشاركة جنكون وم ١ من مشاركة لوتيسيا^(١) .

٣٠٩ - تاريخ وضع السفينة تحت تصرف المستأجر :

١ - على المجهز أن يضع السفينة - على التفصيل المتقدم - تحت تصرف المستأجر في التاريخ المتفق عليه .

٢ - وقد لا تتضمن المشاركة أي تحديد لهذا التاريخ وتقتصر على بيان مكان السفينة وقت التعاقد ، فيكون المفهوم إذن أن تتجه السفينة فوراً إلى المكان المعين للشحن وأن توضع تحت تصرف المستأجر في هذا المكان في تاريخ مناسب ، بعد مدة تكفي لأنتقالها من مكانها الحالي إلى ميناء الشحن ، طبقاً لما يجرى به العرف^(٢) .

٣ - وكثيراً ما يبين في العقد الوقت الذي يجب أن توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر في ميناء الشحن ، ويبلغ التحديد أقصاه متى حدد اليوم والساعة صراحة أو ضمناً ، ولكن الغالب أن يحدد اليوم فقط ، وعندئذ يعتبر هذا التاريخ ملزماً للمجهز بحيث ليس له أن يدعى الاعفاده من أي تسامح فيه ولو كانت عادة الميناء قد جرت بهذا التسامح^(٣) .

ويلاحظ أن المجهز لكي يعتبر أنه إحترم هذا التاريخ يجب أن يكون قد قدم السفينة في الميناء وفي اليوم المذكور وأن تكون السفينة مستعدة

(١) ويرى بعض الفراح أن هذا الاشتراط ، أي طلب قدرة السفينة من حيث حمولتها على نقل البضاعة ، لا محل له إلا إذا كان العقد يرد على سفينة بأكملها ، لما إذا كانت المشاركة منسبة فقط على جزء من السفينة كان ضرر حمولة السفينة لأيهام المستأجر بما دلت السفينة قادرة على أي حال على نقل بضاعته ، ومع ذلك فقد يكون الأمر أحياناً مختلفاً لأن حمولة السفينة تكشف عن قدرتها على القيام بالرحلة بكيفية معينة وعن مقدار السلامة والسرعة في العمليات التي تستطيع تحقيقها ، ولهذا فإن المستأجر يهتم دائماً بخصائص السفينة ، ومقدار حمولة السفينة عنصر هام في بيان إمكاناتها . وعلى كل حال فالمسألة مرجعها قصد الطرفين الذي تكشف عنه نصوص المشاركة والرحلة المطلوب تنفيذها ونوع البضاعة المنقولة .

(٢) ببيلفر رقم ٢٩ .

ومع ذلك يفسر القضاء هذا التحديد - في خصوص الفسخ - تفسيراً ينظر إلى حسن النية الذي يجب أن يسود المعاملات ، فإذا تأخرت السفينة تأخيراً بسيطاً كيوم أو ساعة فلا يقبل من المستأجر طلبه الفسخ بل يكفي أن يحكم على المجهز بتعويض الضرر إن كان .

(٣) قرار تحكيم ١٠ مايو ١٩٢٩ ملحق بور ٧ ص ٣١٩ .

للعمليات فيه وأن يقوم بإخطار المستأجر أو المرسل إليه بذلك (محكمة العدالة العليا الإنجليزية ١١ فبراير ١٩٢٥ دور ١١ ص ١٩٤). ويستوى بهذا الشرط أن يتفق على أن السفينة تسلم قبل تاريخ معين.

٤ - وقد يرد تحديد اليوم بصيغة يفهم منها أن للمجهز شيئاً من الحرية التي تقتضيها الظروف، ومثال ذلك أن يحتفظ المجهز لنفسه في المشاركة بحق الرسو في موان متوسطة في رحلة الذهاب إلى الميناء الذي يسلمها فيه، مما يفهم منه أن التاريخ المحدد لوصول السفينة قد لا يحترم بدقة، أو إذا أضاف بعد تحديد التاريخ عبارة «مع مراعاة الطوارئ»، وكذلك لو قيل أن السفينة تسلم في «أقرب وقت إلى تاريخ محدد» إذ يعتبر هذا الشرط هنا لصالح المجهز.

٥ - وكثيراً ما يحتاط المجهز لنفسه فيضع بجوار التاريخ المعين عبارة: «تقريباً» "environ, about"، ومعنى هذا الشرط إفادة المجهز من بعض التسامح إذا وصلت السفينة متأخرة، ويختلف تقدير هذا التسامح في أحكام القضاء بحسب بعد مكان السفينة الحالي عن المكان الذي يجب أن تذهب إليه وغير ذلك من الظروف، وقد تجرى العادة بوضع حد لهذا التسامح. ولكن القضاء عموماً يتشدد في النظر إلى تأخير المجهز إذا لم يكن له ما يبرره وذلك على أساس أن التاريخ الموضوع في العقد ملزم ولكن عبارة تقريباً تمكن من التسامح مع المجهز إذا كان للتأخير مبرر، ولا يفهم هذا الشرط على أنه يعطي المجهز حقاً مطلقاً في التأخير، فإن كان تأخيره ليس له مبرر أو كان سببه تصرفاً من المجهز عمدياً ولصالحه الخاص كان مسؤولاً عنه، مثلاً لو كان سبب التأخير أنه أجز السفينة للفترة ما بين إبرام العقد والتاريخ المتفق عليه فطالت هذه الرحلة وتعذر تسليمها في الموعد^(١).

وعلى العكس متى قرر العقد أن المجهز «يفترض» أو «يتوقع» تسليم السفينة في تاريخ معين فمعنى ذلك أنه لا يلتزم إطلاقاً بهذا التحديد وأنه يعتبره مجرد احتمال، ويكون عليه مجرد أن يسلمها في مدة معقولة.

(١) انظر انفرس ٦ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٢٩٥. وكذلك لو قيل أن السفينة تسلم في «أقرب وقت إلى تاريخ محدد» إذ يعتبر التحديد هنا لصالح المجهز (في المعنى التعليل دور ٤ ص ٢١٥ تحت استئناف الولايات المتحدة ٢٧ مايو ١٩٢٩ دور ٢٠ ص ٣٠٦).

والغالب كما رأينا هو أن يدرج فى المشاركة شرط تاريخ الفسخ أو الإلغاء ، وهو التاريخ الذى إذا لم تسلم السفينة قبله كان للمستأجر طلب الفسخ إذا شاء ، وبه نعود إلى صورة : شرط التسليم فى تاريخ محدد^(١) .

المبحث الثانى

المعاونة فى شحن البضاعة

فكرة عامة :

٣١ - يقصد بشحن البضاعة وضعها على السفينة التى تنقلها . وأبسط صور تنفيذ هذه العملية أن تقف السفينة بعرضها بحذاء الرصيف الذى توجد عليه البضاعة حيث ترفع البضاعة بوسيلة أو بأخرى وتوضع على ظهر السفينة .

والغالب أن يتم ذلك بواسطة روافع موجودة على السفينة ذاتها أو على الرصيف أو على عوامات . وتوجد على جميع السفن روافع ذات قوى مختلفة ، ولكن روافع الميناء عادة أقوى ويمكن تشغيلها بالكهرباء أو بقوى محرك أخرى . وتسمى صواري السفينة التى تستخدم فى تحريك الروافع « palan » ، وتسمى الحمولة التى ترفعها الرافعة « palanqué » ، ويطلق عليها فى اللغة المصرية الدارجة « فلنكة » أو « الشكة » .

وكثيراً ما لا ترسو السفينة بعرضها على الرصيف إما لتعذر ذلك مادياً أو لعدم وجود مكان لها أو تفادياً لدفع نفقات تفضل أن لا تدفعها ، فعندئذ ترسو بمقدمتها « poupe » أو بحذاء سفينة أخرى ، لاصطفة بالرصيف^(٢) ، وفى هذه الحالات يكون الشحن بواسطة وضع البضاعة على صنادل وهذه تحملها إلى حذاء السفينة حيث ترفعها روافع مثبتة على عوامات أو روافع السفينة . وقد تستخدم هذه الطريقة فى الشحن كذلك إذا

(١) وإذا نص على وقت تسلم السفينة « خلاله » فمعنى ذلك ضرورة أن تسلم خلال هذا الوقت وقبل نهايته ، (وقد حكم أنها متأخرة إذا وصلت آخر يوم فى الشهر إذا لم يمكن البدء فى العمليات إلا فى يوم من الشهر التالى . انظر التعليق فى نور ٢٠ ص ٣٠٧) .

(٢) انظر استئناف بارى Bari فى ٢١ ديسمبر ١٩٢٥ نور ١٨ ص ٤٨٣ .

كانت البضاعة - لا على الصريف - بل آتية بطريق النهر على مركب فتنتقل مباشرة من المركب إلى السفينة دون أن تفرغ على الرصيف .

وإذا كانت البضاعة صباً *en vrac* كالحبوب السائبة أى غير الموضوعه فى صناديق أو أجولة ، فإنها تصب فى السفينة مباشرة بواسطة أقماع خاصة . وتسمى السفن المعدة لاستقبال الحبوب على هذا النحو - *self trimmer* .

وتشحن السوائل العيب مباشرة بواسطة خراطيم تصل مستودعاتها على الرصيف بصهاريج السفينة ، وتستخدم لذلك شفاطات السفينة أو مضخات الميناء .

هذا ، وقد تكون روافع الميناء والأدوات المستخدمة فى الشحن ملكاً لشركة الملاحة ، أو للشاحن ، أو لشركة تتولى عمليات الشحن والتفريغ بمقتضى إمتياز من إدارة الميناء . وقد تكون الأدوات مملوكة لإدارة الميناء وهذه تؤجرها لمقاول الشحن والتفريغ .

وتشرف على هذه العمليات كلها عادة إدارة الميناء ، وعلى وجه الخصوص متى تعلق الأمر بشحن بضائع خطرة ، إذ تخضع العمليات المتعلقة بها لتنظيم إدارى مفصل مأخوذ عن قواعد دولية ، كما أن الميناء من الأموال العامة ولذا يخضع استعماله لتنظيم إدارى خاص .

تحديد الملزم بالشحن والتفريغ :

٣١١ - يفهم من نصوص القانون المصرى أن الشحن والتفريغ على المستأجر أو المرسل إليه ، على أساس أن المجهز يكفيه أن يمكن المستأجر من السفينة بأن يقدمها جاهزة لاستقبال البضاعة أو لتفريغها فى الموعد والمكان المتفق عليهما (م ١٨٢) .

شحن البضاعة إذن على المستأجر^(١) ، وإن كان المؤجر ملزماً بتمكينه من ذلك على النحو الذى ستفصله فى موضعه . ويستوى فى ذلك أن تكون المشاركة واردة على السفينة بأكملها أو على جزء منها^(٢) .

(١) انظر مقالى بعنوان القضاء الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ بمجلة لقانون والاقتصاد لسنة ٢٥ عدد سبتمبر وديسمبر ١٩٥٥ ص ٤٤٧ - ٥١٦ .

(٢) والحكم يختلف فى حالة النقل بسند الشحن . فالعقد فى هذه الحالة مقاوله نقل والنقل يتلقى البضاعة فى عهدته فى مخازنه أو على الرصيف ويلتزم بتسليمها للمرسل إليه فى مكان الوصول =

٣١٢ - **التنظيم الاتفاقى** : يقضى البند ٥ من مشاركة جنكون أن «تقدم الحمولة على طول الرصيف بجانب السفينة بحيث يمكن لها أن تتلقاها بروافعها الخاصة وأن تشحن الحمولة كلها فى كذا يوم جار (سنرى المقصود باليوم الجارى فيما بعد) . ويقدم المستأجر على نفقته العمال اللازمين للعمليات على البر وعلى السفينة ، والصنادل التى تستخدم فى العمليات وتقتصر السفينة على إنزال البضاعة على ظهرها ...» . «وكل قطعة و / أو طرد يزن أكثر من ٢ طن يشحن ويستف ويقرغ بمعرفة المستأجر وعلى نفقته ومسئوليته» . وتقول مشاركة لوتيسيا (البند رقم ٥) «تستحضر البضاعة وترفع على ظهر السفينة وتستف وتفرغ على نفقة المستأجر ومسئوليته» . وتقدم السفينة على نفقتها روافعها ومرآجلها والقوة البخارية والعمال اللازمين لتشغيل الروافع والمرآجل ولكن فقط بالنسبة للطرود التى لا يجاوز وزنها ٥٠٠ كيلو جرام» . كما تصرح مشاركة لندن لسفن الصهاريج (م ٤) بأن «تدفع الحمولة بالمضخات إلى السفينة على نفقة ومسئولية المستأجر ، وتدفع المضخات خارجها على نفقة السفينة ولكن على مسؤولية السفينة إلى سور السفينة lisse فقط . «وعلى السفينة أن تقدم مضخاتها والقوة البخارية اللازمة فى كل الموانئ» التى تسمح لوائحها بإشعال نار على أسلفية ، وكذلك عليها تقديم العمال اللازمين . فإذا كان إشعال النار على السفينة غير مصرح به فإن على المستأجر أن يقدم على نفقته القوة البخارية اللازمة للشحن والتفريغ» .

-ومن هذه النصوص الاتفاقية يفهم أن العمل أحيانا يلقى على الریان أو المجهز القيام بعملية رفع البضاعة من على الرصيف إلى السفينة ، مادام يكفى المستأجر أن يقدمها له على الرصيف (مشاركة جنكون) ، وأحيانا أخرى يبقئها على المستأجر كما فى مشاركة لوتيسيا ومشاركة الصهاريج .

=

ولا يكون للشاحن شأن بالعمليات المتعلقة بها . ولقاء الشحن والتفريغ فى هذه الصورة على النزال يتفق مع التحليل للقانونى لعقد النقل . ويتفق كذلك مع الاعتبارات العملية لأن المالكوف أن ينقل على السفينة بضائع لمئات الشاحنين فلا يتصور عملا أن يكون على كل منهم شحن بضاعته أو تفريغها . ولئن أمكن أن يتفق على التزلمه بنقلات هذه العمليات

ولا يخلو تفسير بنود المشاركة الخاصة بتحديد التزامات كل من الطرفين في هذه العمليات من صعوبة^(١).

عمال الشحن :

٣١٣ - يقوم بعمليات الشحن والتفريغ الآن عمال متخصصون في ذلك يسمون "dockers"، ويقومون بعملهم بمقتضى اتفاق تبرمه معهم شركة الملاحة أو مقاول متخصص في عمليات الشحن والتفريغ بالموانئ وهو عادة شركة تسمى "aconiers" نسبة إلى accon وهو قارب مسطح كان يستخدم في هذه العمليات في الماضي، ويسمى العقد بين هذه

(١) ومن أحكام القضاء ما قضى به مجلس اللوردات في ١١ نوفمبر ١٩٢٣ دور ٢٩ ص ٩٠ وتعليق عليه ص ١٩٣ . من أنه إذا نص في المشاركة أن المستأجر يقدم عمال لتستيف لشحن البضاعة فإن هذا الشرط لا يعني أن هؤلاء العمال يجب عليهم القيام بعمل يخرج عن وظيفتهم، وعلى وجه الخصوص لا يكون على المستأجر أن يقدم عمال الروائع إذا رفض عمال مقاول لتستيف العمل بحجة أن هذه الروائع يجب أن يقوم بتشغيلها العمال المحليون ويتحمل المجهز المؤجر نفقات هؤلاء الآخرين . ويعرض الحكم للمكينات الخاصة بتشغيل الروافع .

وهذه المكينات هي المسماة "treuils" ويديرها عادة إما البحارة وإما عمال متخصصون . وفي بعض البلاد يرفض مقاول الشحن والتفريغ العمل إذا قام بتحريك هذه الآلات البحارة ويتطلب أن يتولى ذلك عمال الميناء المحليون بحجة أن العمليات جميعها يجب أن يتولاها عمال يتكلمون لغة واحدة، فمن يتحمل نفقة هؤلاء العمال المحليين؟ يرى التعليق ضرورة التفرة : فإذا لم تتضمن المشاركة نصاً خاصاً توقف الحل على التزامات كل من طرفيها في عمليات الشحن والتفريغ (انظر التعليق تحت مجلس اللوردات ١٨ نوفمبر ١٩٢٦ دور ١٧ ص ٢٠١) فإذا كان المستأجر ملزماً ، بكافة العمليات لم يساهم الربان معه في شيء ، ويقرر حكم مجلس اللوردات الصادر في ١١ نوفمبر ١٩٢٣ أن مقاول التفريغ لا يدخل في عمله بحسب الأصل إدارة آلات السفينة وتظل هذه العملية على المجهز الذي يتحمل مصاريفها .

وكثيراً ما يتفق في المشاركة على أن الربان يضع آلات السفينة تحت تصرف المستأجر ويتخلى بذلك العادة في كثير من الموانئ ، فإذا اضطر الربان إلى عمال محليين بسبب عدم قبول مقاول التفريغ أن يقوم البحارة بذلك تحمل المجهز مصاريف هؤلاء العمال ولو كان المستأجر هو الذي يختارهم لأنهم في خدمة السفينة (س الجوائز ٦ مايو ١٩٣١ ملحق ٩ ص ٢٧٤) .

لكن السؤال يثور إذا كانت لوائح الميناء تقضي بضرورة استخدام العمال المحليين فهل يكون للربان أن يصرح أنه نفذ ما عليه بوضع البحارة تحت تصرف المستأجر أم يقال أن المجهز يتحمل كل عائق لا يرجع إلى المستأجر وعليه مصاريف العمال المحليين؟ كلا الإجابتين مقبولتان وللترجيح بينهما يجب النظر في ظروف كل حالة طبقاً للمشاركة والعرف

الشركات وشركة الملاحة "contrat d'acconage" وهو عقد مقاوله وليس عقد نقل ، ولذا لا يعتبر مقاول العمليات ناقلاً^(١).

وهناك شخص آخر له دور هام فى العمل يسمى stevedor ومهمته الإشراف على تنفيذ العمليات ، وقد يختاره الناقل أو المستأجر دون أن يكون لهذا الاختيار أثر على المسؤولية عن أعماله ، لأن هذا الشخص إنما يعمل لحساب أى من الطرفين يتحمل عبء القيام بالعمليات ، فهو يتولى الإشراف على جميع العمليات سواء كانت على الرصيف أو على السفينة ، فى حين أن الجزء منها الذى يتم على الرصيف يتحملة المستأجر وما يتم على السفينة يقع على المؤجر ، وهذا الشخص المشرف يكون تابعاً لكل منهما بحسب الجزء من العمليات الذى يدور النزاع حوله .

وقد كان رجال الطاقم الذين يقومون بالأعمال التى يقوم بها الآن عمال الشحن والتفريغ ، ولا يزالون يقومون بهذا العمل فى السفن الصغيرة وفى الملاحة الساحلية ، وتحدد الأعمال المطلوبة منهم فى هذا الشأن فى عقد استخدامهم أو بمقتضى العادة .

أنظر ما تقدم فى شأن المقاول البحرى) .

ويخضع القيام بهذه العمليات لتنظيمات إدارية كثيرة محلية ودولية .

من يتحمل نفقات ومخاطر العمليات :

٣١٤ - ينظم الاتفاق عبء كل من طرفيه فى نفقات عمليات الشحن والتفريغ ، وخاصة أنه يلقى على كل منهما دوراً فى تنفيذها . وإنما لأمانع من القاء المصاريف كلها على المستأجر أو المرسل إليه ولو كان المؤجر هو الذى يتولى تنفيذها كلها أو جزءاً منها من الناحية المادية ، وكثيراً ما يتفق على أن يتحمل المستأجر جميع النفقات ولو كان ملزماً فى الوقت نفسه بإستخدام عمال الناقل .

أما المسؤولية عن تنفيذ هذه العمليات وما ينشأ عنها من ضرر فلها حكم آخر ، إذ يتحملها من يتولاها بالفعل ولو كانت نفقاتها على الطرف

(١) أنظر فى مسؤولية هذا المقاول وخلاصة أمام الشلحنين تعليق سافيتيه فى بلوز ١٩٢٠ - ٢ -

٤١ تمت بواتييه ٩ يونيه و ١٢ يونيه ١٩١٨ وما تقدم فى الكتاب الخامس بمعاونى الناقل .

الآخر ، وهذا طبيعي لأن المخطيء يتحمل نتيجة الخطأ الذى يقع منه . فإذا قام بها المستأجر فهو يتحمل نتيجة ما يصيب الاشخاص والسفينة والبضائع الأخرى وبضاعة الخاصة . وإذا تولاهما الناقل كان عليه هو هذه المسؤولية ، ما لم يشترط اعفاء منها وهو الغالب ، فلا يسأل عندئذ أمام من يمكنه التمسك عليه بشرط الاعفاء . وإذا قام بتنفيذ هذه العمليات مقاول مستقل كان هو المسئول ، سواء على أساس الخطأ أو على أساس الحراسة^(١) .

ويلاحظ أنه ليس للناقل الذى اختار مقاول العمليات أن يتمسك على الشاحن بالعقد المبرم بينه وهو بين هذا المقاول والذى يلقى على المقاول مسؤولية العمليات ، لأن الشاحن يكون غريبا عن هذا العقد ، ولهذا السبب يحرص الناقل على أن يدرج شرطا باعفائه من هذه المسؤولية ، فى سند الشحن النافذ على الشحن^(٢) .

كما يلاحظ أن مراقبة العمليات المتعلقة بالبضاعة تقع على الربان ، فلا يكون للمؤجر أن يتمسك بمثل هذا الشرط بالنسبة لما يقع من خطأ من الربان فى هذه المراقبة ، ولا عن الأخطاء الحاصلة للبضاعة وهى على الرصيف ، ما لم يتسع الشرط صراحة لكل ذلك .

٣١٥ - إجراءات الشحن : تبدأ عمليات الشحن بأن يبدأ المستأجر ببيانات ورقة يقدمها له وكيل شركة الملاحة تسمى إقرار الشحن *déclaration d'embarquement* يتضمن ذكر نوع البضاعة التى ستشحن وكميتها وذاتيتها ، وعلى أساس هذا الإقرار يعطيه الناقل أو وكيله إذنا بالشحن *permis d'embarquement* وذلك فى موعد سابق على الموعد المقرر للرحيل بوقت معين . ومتى شحن المستأجر كمية معينة فهو يعطى أيضا

(١) عرائض فرنسي ٢٩ أبريل ١٩٢٢ دلو ١٩٢٢ - ١ - ٤٢٧ .

(٢) وهى تسمى F.I.O. أى فرى إن اند أوت . الذى سنعرض له

انظر (I.C.). La clause F.I.O. et les obligations du capitaine en matière d'arrimage, D.M.F. 987 p. 214

وقد حكمت محكمة النقض المصرية أن «ورود الرسالة تحت نظام «F.I.O.» مما يرمز له بعبارة «Free in and out» ... يعنى أن الناقل ، وهو المؤجر فى مشارطات الإيجار ، لا يتحمل مصروفات الشد والتفريغ فحسب ، ولا شأن لهذا النظام بمسؤولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسلم إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول» .

مؤقتاً *recu provisoire* بما شحن وهو يقطع من ورقة يقدمها إليه ابتداء مندوب الناقل مقسمة إلى أجزاء وتسمى *billet de bord* ومع كل مرحلة من مراحل الشحن تملأ بيانات جزء منها ليقوم بدور الايصال المؤقت بعد توقيعه ممن له صفة تمثيل الناقل وهو أما ضابط السفينة ، ويسمى عندئذ *mat'sreceipt* لأن الذى يوقعه هو الضابط الثانى الذى يشرف على عمليات الشحن ويسمى *mat* وليس الربان وهذا الايصال المؤقت يثبت واقعة الشحن المادية ويحتفظ الناقل بحق التحقق فيما بعد من البيانات ، وهو لا يتضمن شروط العقد ، ولذا لا يختلط بالسند برسم شحن الذى يتضمن شروط التعاقد وان كان لا يثبت واقعة الشحن ، ولا يختلط كذلك بسند الشحن الذى يحرر فيما بعد وعادة فى اليوم السابق على رحيل السفينة عندما يكتمل شحنها .

ويترتب على إصدار الاذن بالشحن واعطائه للشاحن أو المستأجر أن يكون الربان ملزما بقبول شحن البضاعة المذكورة فيه متى قدمت إليه تنفيذا لهذا الاذن ، وبالمقابلة يسأل الربان إذا قبل شحن بضاعة دون أن يكون من يقدمها إليه مزودا بأذن بالشحن .

وبالتطبيق لما تقدم يسأل الربان عما يترتب على شحن بضاعة لم يصدر عنها إذن بالشحن ولم يكن مفروضا أن تشحن على السفينة ، وكذلك لو قبل شحن بضاعة تزيد أو تتجاوز ما يواجهه الاذن بالشحن ، ومع ذلك ترتفع عنه المسؤولية إذا كان خطؤه يستغرقه خطأ من جانب المستأجر أو من يتقدم بالبضاعة لشحنها ، ولذا فهو لا يسأل إذا شحن بضاعة أكثر مما هو وارد بالاذن متى ثبت أن البضاعة التى قدمت له كانت طرداً أو قطعة واحدة " *un seul lot* " ، أو إذا كانت طرود ليس مفروضا أن تشحن على السفينة وكانت الطرود فى مجموعها متشابهة .

ويلاحظ أن الاذن بالشحن يتضمن عادة البنود التى تمكن الربان من تدوين شروط الاعفاء من المسؤولية فى سند الشحن ، فإذا قبله المستأجر بلا احتجاج ولا تحفظ واستخدمه فى الحصول على قبول الربان شحن البضاعة اعتبر راضيا بما فيه من شروط^(١) .

(١) انظر سميسترز وفنكلوان ج ١ رقم ٣٠٦ .

٣١٦ - ١ - **كيفية الشحن :** عملاً تقدم البضاعة المطلوب شحنها على الرصيف أمام السفينة متى كانت المشاركة تجيز ذلك (كما فى مشاركة جنكون م ٥) ، وعندئذ ينحصر التزام الشحن فى تقديمها هكذا حيث يأخذها الربان بواسطة خطافات روافع السفينة وتبدأ بذلك مسئوليته عنها ، كما سنرى .

ويكون على المستأجر تقديم البضاعة تباعاً بتتابع عمليات الشحن أى رفع البضاعة إلى أعلى السفينة ، وهى تقبل فى عهده أى على مسئوليته طالما لم تقدم للربان أو وكلائه فى عهدتهم على الرصيف أو طالما لم تدخل عهدة الربان قبل دخولها خطافات السفينة كما لو تولى نقلها إلى مكان آخر على الرصيف إذ تعتبر أنها عندئذ دخلت عهده وأصبح مسئولاً عنها .

٣١٧ - ٢ - **التحقق من كمية البضاعة عند الشحن :** للشاحن عندما يقدم البضاعة للشحن أن يطالب الربان بعد البضاعة أو وزنها أى باتخاذ ما يناسب للتأكد من قدرها ، ويكون اتخاذ هذا الاجراء ضرورياً أى بحضور الطرفين أو مندوب عن كل منهما لتكون نتيجته نافذة عليهما . كما يكون للشاحن - إذا استمر الشحن أكثر من يوم - أن يطالب عند نهاية كل يوم بإيصال مؤقت عن القدر الذى تم شحنه .

فإن لم يحصل تقدير البضاعة على النحو المتقدم كان لضابط السفينة الذى يشرف على الشحن أن يدون فى الإيصال الذى يوقعه أن كمية البضاعة غير معروفة ، وخطورة ذلك أن هذا الشرط لا يجوز تدوينه فى الإيصال المؤقت ولا فى سند الشحن متى كان الآن بالشحن يتضمن بياناً دقيقاً عن كمية البضاعة وقد تلقاها الربان قبل الشحن ونقلها إلى مكان آخر فى الميناء دون تحفظ من جانبه . إذ يفترض أنه تحقق من صدق بيانات الآن بالشحن .

٣١٨ - ٣ - **مسئولية الربان عن البضاعة :** يسأل الربان عن البضاعة منذ أن تدخل فى عهده أى منذ أن يتلقاها لبدء تنفيذ العقد المبرم بين المؤجر والمجهز والمستأجر ، ومعنى ذلك أن مسئوليته تبدأ منذ أن يتلقى البضاعة على الرصيف تمهيداً لرفعها إلى السفينة أو على ظهر السفينة إن كان رفعها إليه على المستأجر .

ولا ينفي هذه المسؤولية أن يعهد الربان إلى مقاول مستقل عنه بتنفيذ عمل متعلق بالبضاعة كان المفروض أن يتحملها هو بمقتضى العقد .
هذا في علاقة طرفي المشاركة .

وتدق المسألة عند النظر إليها في علاقة شاحن البضاعة بالمرسل إليه وخاصة في بيع فوب F.O.B. ، فمقتضى هذا البيع أن المشتري هو الذى يبرم عقد مشاركة إيجار السفينة أو عقد النقل البضاعة ولكن البائع هو الذى يقدمها للشحن ، ويذهب بعض القضاة - فى تحديد تبعة مخاطر البضاعة وهى على الرصيف إلى أنه إذا تضمن البيع شرط (franco à bord) fob فمعناه أن البضاعة تكون على نفقة ومخاطر البائع حتى وضعها على ظهر السفينة لأن البائع يبرأ من التزامه عندئذ ، ولذا فهو يتحمل نتائج انتظارها على الرصيف ^(١) ، أما فى شرط franco bord فإن البائع يبرأ بمجرد أن يضع البضاعة أمام السفينة وعندئذ يتحمل المستأجر مخاطرها ويكون عليه رفعها إلى السفينة . وسنرى مسائل أخرى يثيرها البيع فوب Fob فى خصوص الشحن .

٣١٩ - اثبات الشحن - سند الشحن : ولما كانت واقعة الشحن واقعة مادية فإن اثباتها جائز بكافة الطرق ، وإن كان العمل على تحرير سند شحن بها ، على الأقل فى غير الملاحة الساحلية إذ جرى العرف على الاكتفاء فيها بإيصال بالبضاعة . والغالب كما قلنا أنه متى شحنت البضاعة فإن الربان الذى يتلقاها فى سفينته يعطى المستأجر إيصالا - هو سند الشحن - بأن البضاعة دخلت فى عهدته . وهذا أمر طبيعى فى المشاركة بالرحلة لأن الربان هنا ليس تابعا للمستأجر كما رأينا فى المشاركة الزمنية ، كما أن السفينة لا تعتبر فى حيازة المستأجر هنا ، إذ ليس هو الذى ينقل بضاعته بحيث يستغنى عن إيصال بها من الربان ، وهو لا ينقل بضاعة غيره فيعطى هو هذا إيصالا باستلامها كما هو الحال فى المشاركة الزمنية ، بل أن الناقل هنا هو المجهز المؤجر ومركز المستأجر منه موقف للشاحن ، فكان طبيعى أن يسلم المجهز (الناقل) المستأجر إيصالا يثبت واقعة الشحن .

(١) انظر سميترز وتكلمان ١ - ٣١٢ .

(٢) الامبراطورية الألمانية ١٩ يناير ١٩٢٣ دور ٤ ص ٩٩ .

والغالب أن الذى يوقع سند الشحن وكيل عن المجهو وليس الربان بنفسه، رغم أن بعض النصوص تشير إلى أن السند يوقعه الربان، ولا مانع من ذلك لأن النصوص تنظر إلى الربان بوصفه تابعاً أو وكيلاً عن المجهز فيستوى بتوقيع الربان توقيع أى وكيل آخر عن المجهز^(١).

٣٢٠ - ١ - متى يوقع سند الشحن : كانت المادة ١٠٠ من المجموعة البحرية تقضى أن « يضع كل من الشاحن والقبودان إمضاءه على النسخ الأربع (من سند الشحن) المذكورة فى ظرف أربع وعشرين ساعة بعد الشحن »^(٢). ولم يورد القانون الجديد نصاً مماثلاً.

لا يجوز للربان أن يوقع سند الشحن قبل الشحن ولو سلمت إليه البضاعة فى المخزن أو على الرصيف أو على صنادل المستأجر، فدخل البضاعة فى عهده على هذا النحو لا يكفى لتبرير توقيعه على السند لأنه أن فعل فإنه يقر بواقعة غير صحيحة هى حصول الشحن فيكون السند عندئذ غير ممثل للحقيقة، ويكون الرابن مسئولاً عما يسببه للغير المرسل إليه من ضرر ولا يجديه أن يثبت بعد ذلك أن البضاعة لم تشحن بالفعل.

ما الرأى بالنسبة لما إذا كانت البضاعة قد وضعت على صنادل المجهز المؤجر؟ هل يعتبر ذلك شحنًا لها فى معنى النص يبرر توقيع سند الشحن؟ يثور هذا السؤال فى بعض الموانئ الأجنبية حيث تقع على مصبات الأنهار إذ يوضع جزء من البضاعة على صنادل تقطر إلى مكان رسو السفينة لترفع إليها : وقد اختلف الرأى فقيل أن الصندل تابع أو ملحق بالسفينة والشحن عليه يعد شحنًا على السفينة ذاتها ويبرر إصدار سند الشحن. وقيل إن الربان يمكنه فى هذه الحالة أن يعطى إيصالاً أو إقراراً بإستلام البضاعة وإنما لا يمكنه إصدار سند يثبت واقعة غير صحيحة هى الشحن على السفينة لأن السند ليس مجرد إيصال بل هو معد للإثبات واقعة الشحن، كما يلاحظ هذا الرأى أن ثمة صعوبة خطيرة قد تنشأ إذا صدر السند ثم هلكت البضاعة قبل شحنها على السفينة بالفعل أو إذا لم تتمكن السفينة من إستقبال كافة البضاعة التى صدر عنها السند والتى لاتزال فى الصندل فى حين أن معاملات كثيرة على هذه البضاعة كاملة

(١) انظر دانهون ٢ - ٧٨٢.

(٢) بيجاردان ٤ رقم ٩٠٧.

تكون قد تمت بواسطة السند الذى أصدره الريان ، لهذا وتغاديا لهذا الاحتمال يمكن للريان إصدار ايصال البضاعة التى تلقاها مع ذكر تعهده بشحنها على السفينة^(١).

لا يجوز إذن توقيع السند وتسليمه للمستأجر الشاحن قبل حصول الشحن على السفينة فعلا . ومن جهة أخرى يجب إصدار سند الشحن إياها كان مصير البضاعة بعد حصول الشحن ، ولو هلكت بعده فورا وقبل توقيع السند ، لأن الشحن مرحلة من مراحل تنفيذ العقد والمسئولية عنه تخضع لأحكام هذا العقد ولذا يكون من حق الشاحن الحصول على السند الذى يحكم هذه الواقعة ، ولو كانت البضاعة قد أنزلت من على السفينة بسبب تلفها بعد الشحن .

ومن حق الشاحن لجزء من حمولة السفينة الحصول على سند الشحن الخاص بحموليته فور شحنها دون انتظار لشحن حمولة السفينة كلها ، وأن كان فى العمل ينتظر الشاحنون إتمام الحمولة كلها . وللشاحن أن يطلب سندات خاصة بكل جزء من الحمولة إذ قد يحتاج إلى إرسالها لأشخاص مختلفين ، ولكن ليس للشاحن أن يطالب بسندات الشحن - فى هذه الصورة - قبل إتمام شحن الحمولة كلها^(٢).

وإذ كان إصدار السند وتسليمه للشاحن حقاً لكل من الطرفين فى المشاركة بوصفه الأساس الذى يحكم علاقتهما فى تنفيذ عملية النقل فإنه يجب أن يحرر طبقاً للاتفاق على الإيجار ، فإذا نشب خلاف حول تحريره مثلاً كان المرجع للمحكمة . ومتى كان موقف المستأجر فى رفض السند غير سليم تعرض للحكم عليه بالتعويض عن التأخير فى رحيل السفينة ، وقد حكم بذلك أى باستحقاق السفينة لتعويض عن تأخيرها ولو كانت المدة الأصلية (المقررة للشاحن لاتمام عمليات الشحن) لم تنته بعد لأن القاعدة - كما سنرى - أنه متى تمت عمليات الشحن انقضى حق المستأجر فى احتجاز السفينة لهذه العمليات ، وكان لكل من الطرفين حق فى تحرير

(١) سيميترز وفنكلملان ١ - ٤٣٣ . وانظر المادة ١٩٩ الخاصة بإصدار السند فى عقد النقل

البحرى .

(٢) ديجاردان ٤ - ٩٠٧ . وسيميترز وفنكلملان ١ - ٤٣٣ .

وتوقيع سند الشحن ، فتمتى اثار المستأجر منازعات اتضح عدم جديتها وتسبب فى تعطيل السفينة حتى فُض هذه المنازعات كان مسئولاً^(١).

٣٢١ - ٢ - لمن يسلم سند الشحن ؟ الأصل - طبقاً لما جرى به العمل - أن الايصال الذى يعطى عند الشحن ، وبالتالي سند الشحن ، لا يمكن المطالبة به إلا من المستأجر لأنه هو المتعاقد مع المؤجر ، وإن مجرد تقديم البضاعة للربان للشحن لا يخول حقاً خاصاً فى المطالبة بالايصال بالشحن أو بالسند لأن مقدم البضاعة يكون فى هذه الحالة وكيلًا عن المستأجر .

ولهذا قضى أنه إذا كان الربان قد سلم الايصال المؤقت لمن قدم البضاعة إليه للشحن وحرره باسمه كان مخطئاً إذا سلم السند إلى شخص آخر لأن الربان ليس له تسليم سند الشحن إلا نظير استرداد الايصال ، ولا يكفي أن يكون بيد الشخص الايصال المؤقت لكى يكون له حق فى سند فإذا لم يكن الايصال بإسم المطالب بسند الشحن لم يكن له حق فيه . ولهذا فإن تحديد صاحب الحق فى السند مرتبط بتحديد صاحب الحق فى الايصال ، وتثور المشكلة عملاً فى البيع فوب لمعرفة من الذى يجب أن يسلم إليه الايصال المؤقت إذ يكون مقدم البضاعة للشحن ليس هو المستأجر لأن المستأجر هو المشتري ، والشاحن هو البائع ، فالأصل إذن أن يسلم الايصال ثم السند بإسم المشتري المجهز دون البائع الشاحن ، ولما كان من مصلحة البائع أن يحتفظ بمستندات نقل البضاعة لأنه عادة يشترط أن يسلم هذه المستندات الممثلة لحيازة البضاعة نظير قبض الثمن فإنه يحرص على أن يسلم إليه الايصال المؤقت وسند الشحن إذ بدون هذا السند لا يكون بوسع المشتري أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة . ولهذا فإن البائع الشاحن كثيراً ما يشترط على المجهز - قبل تقديم البضاعة للشحن - أن يسلم الايصال إليه وأن يحرره بإسمه أو لانه ، فإذا تعهد المجهز بذلك لزمه هذا التعهد . وقد يكتفى البائع بأن يذكر للمجهز فى الخطاب الذى يوجهه إليه يخطره بوصول البضاعة إلى الرصيف وبأنها معدة للشحن أن تسلم المستندات إليه ، فإن لم يعترض المجهز على هذا

(١) انظر سميترز وفنكلماوان ١ - ٤٢٩ .

الطلب وتلقى البضاعة دون تحفظ أمكن فهم تعهده بتنفيذ هذا الطلب من البائع ، والمسألة موضوعية تترك للقاضي الذي له حرية استخلاص وجود تعهد من جانب المجهز فى هذا المعنى .

وقد يتفق المشتري المستأجر عند إبرام الإيجار أن يسلم الإيصال والسند للبائع الشاحن ، وهذا اشتراط لصالح الغير البائع من المشتري ، ويحسن البائع صنعا أن يقبله ويعلن قبوله قبل أن يقدم البضاعة للشحن حتى لا يتعرض لسقوط حقه فيه إذا رجع المشتري فى اشتراطه هذا . فإذا لم يتخذ البائع فوب أى احتياط فى هذا الصدد تعرضت مصالحه للخطر إذ يسلم البضاعة للشحن ولا يتلقى شيئاً من المؤجر المجهز لأنه ليس هو المستأجر ، ويكون للمؤجر المجهز الحق فى الامتناع عن تسليمه الإيصال وسند الشحن^(١) .

وظيفة سند الشحن فى المشاركة بالرحلة وعلاقته بالمشاركة : ٣٢٢ - يؤدى سند الشحن فى النقل بخط منتظم وفى الصورة التى يكون فيها العقد مجردا عن وصف الإيجار وظيفة المستند الذى يثبت العقد نظراً لعدم تحرير مشاركة تتضمن شروط الاتفاق . وأما السند الصادر فى ظل مشاركة بالرحلة والذى يوقعه المؤجر فهو يؤدى وظائف مختلفة باختلاف ظروف إصداره ، فهو فى الصورة الغالبة لا يكون مجرد أداة لاثبات العقد السابق إبرامه إذ تثبته المشاركة ، ولكن توقيعه وإصداره يكون تنفيذا لعقد المشاركة ولذا يقتصر دور السند عندئذ على مجرد كونه إيصالا بالبضاعة ، ويستخدم أداة لنقل حيازتها متى أريد نقل هذه الحيازة إلى شخص غير من صدر السند لصالحه ابتداء^(٢) .

وفى هذه الصورة لا يثير إصدار سند الشحن مشكلة خاصة ، وإن كان السؤال قد ثار بمناسبة ما قد يتضمنه السند من شروط لم ترد فى المشاركة بسبب ما جرى عليه الربابنة من استعمال ذات نماذج السندات

(١) أنظر سميستر وفنكلهوفن ١ - ٤٤١ .

(٢) ريبير ٢ - ٤٥٠ وما بعده ، شوفو ٧٢٥ وما بعده ، روبيير الوجيز رقم ٣٢٩ .

المستخدمة فى النقل المنتظم بسندات الشحن حتى فى حالة ما يكون النقل تنفيذاً للمشاركة وذلك دون أن يحرصوا على تعديل ما بها من شروط مطبوعة لكى تطابق واقع العقد ، فإذا كان ثمة تعارض بين شروط الورقتين فأيهما يغلب ؟ . لا محل هنا للقول أن السند لاحق على المشاركة فهو إذن تعبير عن الإرادة النهائية للطرفين ، بل يجب أن تظل المشاركة هى المرجع فى معرفة التزامات وحقوق الطرفين دون نظر إلى سند الشحن الذى يعتبر مجرد إيصال باستلام البضاعة ولا يعبر عن اتفاق جديد بين الطرفين ، مادامت إرادة المستأجر لا تظهر فيه ، إذ افترض أنه مجرد إيصال يصدره الربان لصالح المستأجر^(١).

٣٢٣ - ولكن متى يعتبر السند مجرد إيصال باستلام البضاعة وبالتالي يعجز عن ترتيب كل أثر بين الطرفين معدل للمشاركة ؟ ...

لكى تعتبر الورقة سند شحن بالمعنى القانونى معبرا عن اتفاق على نقل البضائع بحرا يجب - على الرأى الراجح - أن تكون متضمنة شروط النقل وشحن البضاعة وبيان أطرافه والبضاعة المنقولة والأجرة أو على الأقل أن يحيل إلى عناصر تمكن من تحديدها ، وإنما لا يكفى لذلك مجرد خلوها من توقيع الشاحن (م ١٩٩ بحرى) إذ يرتب القضاء على هذا الشحن الخالى من توقيع الشاحن ومعظم آثار السند الصحيح ، ولكن إذا كان السند خاليا من توقيع الشاحن ومجردا كذلك من بيان الأجرة فلا يعد سوى إيصال باستلام البضاعة لا يقوى على تعديل أحكام المشاركة .

وقد حكمت بذلك محكمة النقض الفرنسية فى ٢٩ مارس ١٩٦٠^(٢) وفى القضية أثير تطبيق القانون الفرنسى لسنة ١٩٣٦ الذى يحكم سندات الشحن متى كانت صادرة تنفيذا لمشاركة إيجار ، فرفضت المحكمة تطبيق هذا القانون وأقرت للمشاركة وحدها بحكم علاقة الطرفين .

(١) شوفو رقم ٧٢٩ ق. ٧٤٣ ، بيد ليفر رقم ٥٥ .

(٢) بحرى فرنسى ١٩٦٠ من ٤٠٠ تعليق مؤيد للأستاذ كاليه أولوا ومنشور كذلك بالمجلة الفصلية ١٩٦٠ من ٦٥٨ تعليق للأستاذ جوجلار . انظر كذلك بحرى فرنسى ١٩٦١ من ٩ و ١٠ حيث يعرض له الأستاذ شوفو .

وردت ذات المعنى محكمة استئناف باريس في ٩ يونيه ١٩٦٥
فقلت :

Ne remplit pas les conditions voulues pour être un connaissance et constitue
un simple reçu de la marchandise le document qui ne porte pas la signature
du chargeur, n'énonce pas le coût du fret, n'indique pas laquelle l'arrivée
du navire notifié

II. en présence d'un transport ayant donné lieu à l'établissement d'une charte
et d'un document inexactement qualifié connaissance, c'est la charte-partie qui
fait la loi des parties (D.M.F. ٤٦٠ (p. ٤٦٠ note Bouloy).

وما تقدم هو صورة من صور السند الذي يصدر بين طرفي المشاركة
عند تنفيذ بدء المشاركة .

٣٢٤ - ولكن هناك صورة أخرى يتجاوز فيها سند الشحن المحرر
تنفيذاً للمشاركة دوره المتواضع كمجرد إيصال على استلام الريان
البضاعة ، فيكون السند الصادر من المؤجر والمسلم للمستأجر تعبيرا عن
تعاقدهما جديد مستقل عن المشاركة التي تظل مع ذلك قائمة ومطبقة ،
مالم يحصل تجديد يؤدي إلى اختفائها وحلول العقد الجديد محلها ،
ويستنتج بعض الشراح هذا المركز من كون السند يتضمن بنودا تعرض
لمسائل لم تعرض لها المشاركة كالاختصاص القضائي والتحكيم أو من
كونه يحيل إلى قانون مختلف عن القانون الذي يحكم المشاركة ، أو يفصل
ما أجملته المشاركة فيما يتعلق بالشحن والتفريغ وتستيف البضاعة مثلا ،
ومن وجود شروط مضافة باليد إلى الشروط المطبوعة ، ويوجه عام ينظر
في مظهر الورقة وسلوك الطرفين وعلاقة السند بالمشاركة عند التعارض
فيما بينهما (شالرون رقم ١٦٤) .

٣٢٥ - على أن من الجدير بالملاحظة أن الحكم المتقدم خاص
بعلاقة المؤجر بالمستأجر ، أما إذا صدر سند الشحن ابتداء لصالح شخص
من الغير أو صدر أولا باسم المستأجر ثم انتقل إلى شخص آخر من الغير
فإن لهذا الغير - في الحاليتين - أن يتمسك بالبيانات الواردة بالسند ، إذ أنه

لا يعرف سواها ولم تصل يده إلى المشاركة ليعرف أحكامها ، وتنص على ذلك صراحة اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات^(١).

وفى ذلك كانت تقول المادة ١٨٩ من المشروع التمهيدى القانون البحرى المصرى انه إذا وقع اختلاف بين سند الإيجار ووثيقة الشحن تسرى فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر شروط سند الإيجار . وتسرى شروط وثيقة الشحن فى العلاقة بين مستأجر السفينة والشاحن ما لم يتفق على ترجيح شروط سند الإيجار .

وتشير العبارة الأخيرة من هذه المادة إلى الاحالة الواردة فى سند الشحن إلى مشاركة الإيجار . فهذه الاحالة تلزم المتسفيد من سند الشحن بما ورد فى المشاركة من أحكام تشملها الاحالة ، وذلك طبقاً لما استقر عليه رأى فقهاء وقضاء^(٢).

وتتخذ الاحالة فى العمل شرطاً يرد فى سند الشحن بعبارة عامة *other conditions as par charter party* ، وهى احالة عامة يفرق رأى فى قوته بين ما إذا كان المتمسك بها هو المجهز أو المرسل إليه . ففى الحالة الثانية لا يقبل من المجهز أن يعترض على طلب تطبيق المشاركة فيما لم يرد به نص بالسند لأنه يعلم أحكام المشاركة ، وإنما يلزم أن نلاحظ انه برغم الاحالة العامة فالسند لا يحل محل المشاركة إذ ليس هذا مفهوم طرفى الإيجار ، كل مقصود الاحالة هو تمكين المرسل إليه من التمسك بأحكام المشاركة بوصفه مرسلًا إليه صاحب حق فى البضاعة المذكورة بالسند .

أما إذا تمسك الريان أو المجهز على المرسل إليه بأحكام المشاركة ، والفرض أن الأخير يجولها ففيل أن المشاركة تنطبق على المرسل إليه إذ كان عليه أن يطلب الاطلاع عليها ما دام السند الذى بيده يحيل إليها^(٣).

(١) ديجاردان ٤ - ٩٤٢ .

(٢) انظر فى هذا المعنى نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض السنة ١٦ ص ٢٢٠ و ١٧ يونيه ١٩٦٥ ذات المرجع ص ٧٧٧ .

ولكن بعض القضاء والفقه يخفف هذا القول ويرى أنه إذا تعارضت شروط الورقتين غلبت شروط السند على أساس أن مفهوم الاحالة أن المشاركة تكمل السند ، فيرجع إليها فيما ينقص السند ، ولكن المشاركة لا تعدل السند ولا تلغى أحكامه خاصة وأن السند يحرر بعد تحرير المشاركة^(١) .

وفى القضاء الانجليزى لا تنصرف الاحالة العامة إلا إلى الأحكام التى يجب على المرسل إليه احترامها فى خصوص استلام البضاعة كدفع الأجرة واجراءات التفريغ ولكنها لا تلتزم المشاركة كلها فى السند ولا تلزم المرسل إليه بشروط اعفاء المجهز من المسؤولية الواردة بالمشاركة ولو كان فى عبارات متسعة^(٢) .

وتقضى اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن أن أحكامها لا تسرى على مشارطات الإيجار على أنه متى صدر سند شحن تنفيذاً لمشاركة إيجار فإن أحكام الاتفاقية تنطبق منذ أن ينتقل سند الشحن إلى شخص من الغير (المادة الرابعة وأنظر م ٢٢٧ / ٢ ب من القانون المصرى) .

٣٢٦ - ما الرأى بالنسبة لحكم اتفاقية بروكسل والمادة ٢٢٧ / ٢ ب من القانون المصرى من المستأجر الذى يحتفظ بسند الشحن أو ينقله إلى غيره ثم يرد إليه مرة ثانية ؟ هل تخضع علاقته بالمؤجر لأحكام المشاركة أو لأحكام اتفاقية بروكسل ؟ أهمية السؤال أن المشاركة تخضع للحرية التعاقدية فتتضمن ما يشاء الطرفان من الشروط ، بينما سند الشحن يخضع فى أحكامه لتنظيم أمر لا سبيل إلى الفكك منه . تبدو الاجابة على هذا السؤال من صيغة المادة الرابعة السابقة من اتفاقية بروكسل التى تفرق بين حالة ما يكون حامل سند الشحن هو المستأجر الطرف فى المشاركة وحالة ما يكون السند فى يد شخص من الغير .

٣٢٧ - وقد أخذ القانون المصرى الجديد بعبارة المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل ، فى مادته ٢/٢٢٧ ، ب حيث يقول «لا تسرى هذه الأحكام (أى أحكام المسؤولية فى عقد النقل البحرى) على النقل يعقد

(١) سميستر وفنكلمولن ١ - ٤٤٥ .

(٢) سكراتون تحت رقم ١٩ .

إيجار إلا إذا صدر بمقتضى هذه المشاركة سند شحن وذلك من الوقت الذى ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل .

المبحث الثالث

رص أو تستيف البضاعة^(١)

٣٢٨ - متى شحنت البضاعة أى رفعت على السفينة وجب على الربان رصها أو تستيفها ، والمقصود بذلك أن يضع كل جزء من الحمولة فى مكانه المعد له من السفينة . ولهذا فأمر التستيف متروك للربان ، يقوم به متبعا للقواعد الفنية (م ٢١٥ بحرى) .

وهناك عملية أخرى تبخل فى معنى التستيف وإن كانت لاتندمج فيها هى إقامة الفواصل بين البضائع وبعضها وبينها وبين الماكينة وجسم السفينة ، وذلك لمنع اضرار كل منها بالأخرى ، ولمنع زيادة ميل السفينة بسبب ميل البضاعة الصب إذا تحركت السفينة . وتقدم الفواصل أما من المؤجر أو من المستأجر طبقاً للاتفاق ، المستأجر وتسمى عملية إقامة الفواصل بالفرنسية "fardage" وبالانجليزية "dunnage" .

ويقع على الربان - فضلا على ضرورة اتباع الأصول الفنية - وهذا التزام عام بإتخاذ ما يقتضيه حسن الإدارة والحيلة فى تنظيم عملية التستيف وإقامة الفواصل ، ويسأل عن كل خطأ أو إهمال فى ذلك بسبب الضرر (م ٢١٥ بحرى) .

المسئول عن عملية التستيف :

٣٢٩ - وعملية التستيف هذه من اختصاص الربان وهو المسئول عن كيفية تنفيذها (م ٢١٥) ولو قام بها رجال الطاقم أو عمال مقاول الشحن والتفريغ وسواء كان المكلف بنفع نفقاتها هو المؤجر أو

(١) انظر سميستر وفنكلمولان ١ - ٣١٣ ، داجون ٢ - ٨٢٧ ، روبيير ج ٢ رقم ١٨٤ و ٣١٥ وما بعده .

المستأجر . ففي كل الحالات المسئول عن سلامة عملية الرص هو الربان وذلك على أساس أن كيفية توزيع البضاعة في السفينة يؤثر على توازن السفينة . وبالتالي على سلامتها^(١) . وترتبطا على هذا الأساس فإن دور الربان الأدنى يقتصر على ما يمس هذه السلامة ، بمعنى أنه إذا كانت المشاركة تلزم المستأجر بالقيام بعملية الرص (وهو الشرط الذي يسمى bord bord اقتصرت مسئولية الربان على الناحية التي تمس السفينة وهو ما يسمى الرص الملاحي «arrimage nautique» أما الاجراءات الواجب اتباعها في الرص للمحافظة على البضاعة ، وهو ما يسمى الرص التجاري ، فقد لا يسأل عنه لأن الفرض انه لا يقوم به ولا يراقبه^(٢) .

وقد حكم أنه :

« لا يسأل المستأجر - في مشاركة بالرحلة - عن تستيف البضاعة الذي يقع على الربان وحده ويسأل عنه . ولكن قد يكون هناك محل لرفع نصف هذه المسئولية عن الربان إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة راجعا إلى أسباب جوية ترقى إلى مرتبة القوة القاهرة متى كان الضرر الناشئ من هذه الاسباب قد ضاعف منه سوء رص البضاعة^(٣) » .

والأصل أن تنبسط مسئولية الربان إلى ما يترتب على أخطاء التستيف عموما أي بوجهيه الملاحي والتجاري ولو اتفق على أن الذي يقوم به مقاول مستقل أو المستأجر ، فمثل هذا الاتفاق يكون مفهوما على أنه تحديد للشخص الذي له اختيار عمال الرص ولكنه لا يتعلق بتحديد المسئول عن سلامته^(٤) . ويسأل المجهز كذلك عن سلامة التستيف ولو قام به عمال مستقلون إذ المفروض حتما أنهم يباشرون هذه العملية تحت إشراف الربان^(٥) .

(١) دانجوان ٢ - ٨٢٧

(٢) شوفو ٦٩٨ ، قرار تحكيم ٣١ مايو ١٩٥٢ بحري فرنسي ١٩٥٢ ص ١٥١ مرسلبا ٢٣ يونيو ١٩٣٠ ملحق دور ٨ ص ٣٤٩ .

(٣) استئناف باريس ١٠ نوفمبر ١٩٦١ بحري ١٩٦٢ ص ١٠٤

(٤) ريبير ٢ - ٤٩٣ - ١٤٩٧ .

(٥) نقض فرنسي ٥ ديسمبر ١٩١٠ حكمان سيري ١٩١٦ - ١ - ١٣٢ وتعليق ليون كان

وإذا ورد بالعقد شرط يعفى الربان أو المجهز من المسؤولية عن عيوب التسليف أو اقامة الفواصل كان صحيحاً، ولكن فقط فيما يتعلق بالإجراءات المتعلقة بالمحافظة على البضاعة، أما إذا وقع خطأ في إتخاذ الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة السفينة وترتب عليه ضرر لأحد الربان - وبالتالي المجهز - مسئولاً عنه بالرغم من وجود هذا الشرط (انظر الفقرة التالية) .

٣٣٠ - الخطأ في التسليف :

يقصد بالخطأ هنا ذات معنى الخطأ على وجه العموم ، فهو اما مخالفة الأصول الفنية واما مخالفة العادات المتبعة واما عدم الاحتياط عموماً . ولكن إذا اتفق بين الطرفين على أسلوب معين في تسليف البضاعة وجب على الربان اتباعه ، ولم يكن له الاحتماء بعادة مكان الوصول للتخلص من مسؤولية الضرر الذي وقع للبضاعة بسبب الاسلوب الذي اتبعه .

ولكن كيف يمكن اثبات سلامة عمليات الرص أو عدم سلامتها ؟ .. هذا ما سنراه بعد عرض حكم المشاركات في المسؤولية عن التسليف .

حكم المشاركات :

٣٣١ - المفروض أن الربان اتبع في رص البضاعة الأصول الواجبة ولا يحتاج إذن إلى الاستعداد مقدماً ببليل على ذلك بل وقد ينص في المشاركة على اعفائه من اتخاذ كل اجراء لاثبات سلامة الرص^(١) .

وعلى كل حال فقد يتوقع الربان منازعة في سلامة الرص بسبب كون البضاعة قد أصيبت فيسعى إلى اعداد الدليل على هذه السلامة ، فيطلب

(١) عملاً لا يمكن الحكم على سلامة عملية الرص عند الوصول إلا بمعرفة الخبراء ، هؤلاء يفصلون استناداً إلى العادة التي يعرفونها وهي عادة ميناء الوصول ، ويقر القضاء هذا المبدأ ، فيقضى بأن عملية الرص كانت سليمة أو لم تكن طبقاً لراى هؤلاء الخبراء ومعنى ذلك أن الربان عليه احترام عادة ميناء الوصول . ويخفف من الحدة الظاهرة لهذا الرأي أن الأصول الفنية لعملية الرص تتشابه كثيراً في معظم الموانئ . ويسنده من الناحية القانونية أن اتباع عادة ميناء الوصول يعتبر جزءاً من شروط العقد ، كما أن قانون ميناء الوصول عادة يأخذ بحكم العمليات التي تجري في هذا الميناء ، وليس في هذا غرابة .

(٢) ويقول ريبير ٢ - ١٧٦١ . ان القضاء يفسر هذا الشرط على انه اعفاء للوجز من مسؤولية سوء الرص على أساس ضرورة اعطاء الشرط معنى أكثر من مجرد اعتبار تنكيها بالأصل الذي لا يحتاج إلى التنكير به .

اجراء معاينة للبضاعة تهدف إلى هذا الغرض ، ويقوم بها خبراء مختصون يسمون خبراء التستيف .

ويحرر محضر بهذه المعاينة لا تكون له حجية على المرسل إليه إلا إذا كانت المعاينة قد تمت بحضوره أو بحضور مندوب ، ولكنه على كل حال يعد وثيقة تقوم قرينة بسيطة لصالح الربان وأن لم يوقعه مندوب المرسل إليه ، وله قيمة عملية كبيرة .

ولكن عدم اجراء هذه المعاينة لا يفيد بذاته معنى معيناً في خصوص سلامة أو عدم سلامة الرص^(١) .

وبالمقابلة ، ولما كان من الصعب جداً على المرسل إليه أن يثبت بعد تفريغ البضاعة عيباً في رصها ، فكثيراً ما ينص في المشاركة على التزام الربان بعمل معاينة عند الوصول ، فيفيد تخلف هذه المعاينة قرينة على عيب الرص وخطأ الربان ، أما إذا عملت المعاينة كان المحضر المحرر بها حجة على الطرفين ولو لو يوقعه المرسل إليه ما داماً قبلاً مقدماً هذا المعنى ، ولكن هذه الحجة ليست قاطعة ما لم يتفق على ذلك ، لأن الخبر الذي يقوم بالمعاينة ليس محكماً^(٢) فلا يكون رايه بمثابة الحكم .

وقد يثبت عيب الرص من طبيعة التلف الذي أصاب البضاعة فلا يمكن انكار ذلك ولو حرر محضر بسلامة الرص لأنه يكون محضراً يكذبه الواقع .

المبحث الرابع

الرحيل

٣٣٢ - متى تمت عملية الشحن وجب على السفينة أن ترحل فوراً (دائجون ٣ - ٩٠٧) وتحدد رحلتها في المشاركة بنقطتي بدايتها ونهايتها ، إذ ينص في المشاركة على أن تتجه السفينة في تاريخ معين إلى ميناء معين لتشحن حمولة معينة تتجه بها إلى ميناء آخر معين حيث تفرغها ، ويصحب كل هذه العناصر عادة أوصاف معينة سنعرض لها عند الكلام في تنظيم عمليات الشحن والتفريغ .

(١) قارن ليون كان ورينو ٥ - ٦٨٦ .

(٢) انظر تطبيقاً لهذا الشرط في: بورنو ٢٤ مايو ١٩٢٧ ملحق ٥ - ٣١٥ .

٣٢٣ - تغيير السفينة فى الطريق: الأصل أن الربان ليس له أن يغير السفينة فى الطريق، بمعنى أنه ليس له أن يفرغ البضاعة من السفينة التى شحنت عليها إلى سفينة أخرى وهو ما يسمى *transshipment* وبالفرنسية *transbordement*، وذلك لأن السفينة محل اعتبار الطرفين فى العقد.

ولكن نك يجور على سبيل الاستثناء، فى حالتين :-

الأولى، إذا أجازت المشاركة ذلك، وهو أمر غالب، ومتى استعمل المجهز هذا الشرط لصالحه ونقل البضاعة إلى سفينة أخرى فإن ذلك يكون على مخاطرة أى أنه مسؤولاً عن سلامة البضاعة وعدم الاضرار بها بسبب هذه العملية^(١)، ولهذا فإن عليه أن يراعى فى السفينة الثانية توافر شروط وضمانات السفينة الأولى حتى لا تريد مخاطر الرحلة التى تقطعها الحمولة على هذه السفينة الثانية.

والحالة الثانية، هى حالة ما إذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير صالحة للملاحة، فيكون إذن من واجب الربان أن ينقل البضاعة إلى سفينة أخرى، مملوكة لنفس المؤجر أو يؤجرها لهذا الغرض، ويكون مسؤولاً عن المحافظة على البضاعة أثناء عملية نقلها إلى السفينة الثانية، وعن سلامة توصيلها إلى المكان المعين لذلك، طبقاً لأحكام المشاركة (م ١٩٣).

ويستوى أن يكون عدم صلاحية السفينة الطارئ سببه قوة قاهرة أولاً، مادامت هذه القوة القاهرة لا تجعل تنفيذ الإلتزام بإتمام الرحلة مستحيلاً، فإن أدت إلى ذلك وجب على الربان أخطار المستأجر أو المرسل إليه لاتخاذ مايراه (م ١٠٧).

٣٢٤ - الذهاب إلى ميناء الوصول: وليس للربان أن يعدل عن الذهاب إلى ميناء الوصول والاتجاه إلى ميناء آخر، ولو رأى أن من المتعذر عليه دخول هذا الميناء المعين بالعقد لظروف ولو كانت طارئة، مثلاً كاضراب شب بين عمال التفريغ، وليس له أن يفعل ذلك ولو تقديراً منه لمصالح المستأجر دون إذن سابق منه، لأن المستأجر عادة يفضل أن

(١) ريبير ٢ - ١٥١٢.

تنتظر السفينة زوال هذا المانع على أن تتجه إلى ميناء آخر لما يسببه ذلك له من زيادة فى متاعب فى التفريغ ونفقات نقل البضاعة من المكان الذى فرغت فيه إلى المكان الذى كان يجب تسليمها فيه . (ريبير ٢ - ١٥١٥) .
هذا هو الأصل الذى تقضى به مصالح الطرفين .

ومنع ذلك فيغلب أن تتضمن المشاركة بنداً يجيز للربان فى مثل هذه الحالة أن يفرغ الحمولة فى أقرب ميناء من الميناء المحدد أصلاً^(١) ، ومتى وجد هذا الشرط جاز للربان أن يفرغ فى أقرب ميناء ولكن يلزمه توصيل البضاعة على نفقته ومسئوليته إلى المكان المحدد أصلاً لوصولها وذلك مالم يوجد شرط باعفائه من هذا الالتزام أو من تحمل نفقاته^(٢) .

وقد دخل هذا الشرط إلى التشريع بشرط أجازة تغيير ميناء التفريغ متى تعذر الوصول إلى الميناء المحدد أصلاً ، فيقضى القانون المصرى فى المادة ١٩٣ أنه ١٥ - إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضاعة فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه . وفى هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضاعة إلى هذا الميناء . وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء عليه ناشئاً عن قوة القاهرة التزم المستأجر بهذه المصاريف^(٣) .

وترد الالتزامات المتقدمة فى مشاركة جنكون فى مادتها الأولى التى تقول : .. ويتعهد المستأجر بشحن الحمولة ، ومتى شحنت تتجه السفينة إلى ... طبقاً لما تصدر به الأوامر عند توقيع سندات الشحن ، أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما يستطيع أن تصل فى أمان وبحيث تظل دائماً عائمة ،

(١) انظر تطبيقاً له فى القضاء دكره ٢٠ سبتمبر ١٩٢٧ ملحق بور ٤ ص ٧٤٢ .

(٢) ريبير ٢ - ١٥١٣ .

(٣) إذا كان ميناء الوصول محددًا على أن يكون للشاحن أن يختار غير هو شرط : *Chargement option* فوجب عليه إعلان اختياره قبل ٤٨ أو ٢٤ ساعة من الوصول إلى الميناء المحدد . وعندما يوضع هذا الشرط تزداد الأجرة بنسبة متفق عليها لمواجهة المصاريف الإضافية الاستثنائية التى بذلت لعمل تستيف خاص لاشتراط ميناء اختياري لأن التستيف فى الصورة يتم بطريقة يكون معها فك البضاعة سهلاً فى كل من الميناءين وبذلك يمكن تقادى مصروفات معينة فى عمليات التفريغ : *Besse* السابق ص ٨١

وهناك تفرغ شحناتها نظير دفع الأجرة على أساس القدر المسلم /
المفرغ، على النحو الآتي /...
(انظر المادتين الأولى والثانية من مشاركة لوتيسيا Luetia
الفرنسية).

٣٣٥ - طريق الرحلة : متى شحنت السفينة حمولتها وجب أن
تبدأ فوراً رحلتها في اتجاه الميناء المقرر لوصولها ، وذلك بالسرعة
المناسبة .

وعليها أن تتبع الطريق الواجب المعتاد اتباعه عامة ، فإذا انحرفت
هذه إلى غيره كان المجهز - بحسب الأصل - مسئولاً . ولكن ما هو الطريق
والواجب ؟ يجب الشراح والقضاء بقولهم أنه الطريق المعتاد أو المباشر
"directe" ، وليس المقصود بذلك الطريق إلى المكان المقصود والأقصر
جغرافياً بل المقصود أنه الطريق الذي جرت بها العادة البحرية ، وهي
العادة التي جرت عليها السفينة والتي يقرها الملاحون عموماً ، ويدخل
في معنى الطريق المعتاد على هذا النحو الطريق الذي جرت السفينة على
إتباعه في خطها المنتظم^(١) .

فإذا كان للرحلة طريقان جرت بكل منهما العادة فللابان أن يختار
بينهما ولا لوم عليه إذا اختار أحدهما دون الآخر ، وإنما إذا اختار طريقاً
فعليه أن يلزمه إلى آخره ولا يعدل عنه إلى غيره^(٢) .

وقد يتفق في العقد على طريق معين تتبعه السفينة ، وعندئذ يجب
احترامه سواء كان هو الطريق المعتاد أو لم يكن كذلك .

٣٣٦ - ومتى تحدد طريق السفينة - عرفاً أو اتفاقاً - وجب على
السفينة إلتزامه ، ويعتبر ذلك إلتزاماً أساسياً على السفينة ، مقرر لحماية
مصالح البضاعة أساساً ، لأنها قد تتأذى من اتباع طريق معين دون اتباع
طريق آخر لاختلاف الجو الذي يجتازه السفينة ، وقد تكون سريعة التلف

(١) انظر في هذا المعنى التعليق في دور ٣١ ص ١٩٢ . بونس إيريس ٥ أكتوبر ١٩٢٥
دور ١٣ ص ٦٨ .
(٢) نيويورك في ١٩ يناير ١٩٢٨ دور ١٧٨ ص ٣٦٧ .

لا تتحمل رحلة أطول من المقرر لها ، وقد يكون الشاحن قد باعها وتعهدها بتسليمها في موعد محدد بحيث يتعرض للمسئولية لو تأخرت البضاعة ، كما أن بعض الطرق قد يكون أخطر من بعضها ، ولهذا فإن شروط التأمين على البضاعة تقوم على أساس أن السفينة التي تنقلها تتبع طريقا محددًا ، بحيث قد يسقط الحق في التعويض عما يصيبها لو اختلف الطريق الذي اتبعته . لكن ذلك فرض المشرع رقابة على الطريق الذي تتبعه السفينة فأوجب على البران أن ينكر في تقريره عن حوادث الرحلة والطريق الذي سلكه خلالها^(١).

المبدأ إذن أن السفينة ليس لها أن تنحرف عن الطريق الذي يجب عليها اتباعه . ولكن ما المقصود بانحراف السفينة عن الطريق ، وما جزاء هذا الانحراف إذا وقع ؟

٣٣٧ - الانحراف عن الطريق deviation : يقصد بالانحراف أن

تغير السفينة طريقها أو جزءا من الطريق المفروض عليها دون أن تغير هدفها أي ميناء الوصول ، فالتعديل يرد إذن على خط السير دون أن تتغير بداية الرحلة أو هدفها ، وبهذا يختلف تغيير الطريق عن تغيير الرحلة . والأصل أن الانحراف عن الطريق لايجوز إلا إذا كان له مبرر ، وهو يعتبر كذلك في الأحوال الآتية :

١ - إذا كان له مبرر من الأحوال الجوية أو الملاحية ، كدعاء الجو الذي الذي يجبر السفينة على تغيير طريقها لتلجأ إلى ميناء قريب ، أو جرح خطير لأحد البحارة يستدعي إنزاله في أقرب ميناء إن لم يكن في ذلك ضرر بالحمولة ، أما الانحراف لاصلاح السفينة أو تموينها بالوقود فلا يعد مشروعاً إذا كان هذا الاصلاح أو التموين يكشف عن عدم صلاحيتها عند الرحيل^(٢).

٢ - يعتبر الانحراف مشروعاً إذا كان هدفه تكملة حمولة السفينة في ميناء آخر إذا كانت المشاركة واردة على جزء منها إذ المفروض أن يتوقع المستأجر هذا الانحراف وأنه داخل في مضمون العقد^(٣).

(١) انظر كذلك التعليق تحت مجلس اللوردات ١١ مارس ١٩٢٩ دور ٢١ ص ١٧٥ .

(٢) انظر التطبيق تحت مجلس اللوردات ١١ يونيو ١٩٢٦ دور .

(٣) انظر محكمة العدالة العليا الانجليزية ١٧ مايو ١٩٢ دور ٣٣ ص ١٩٢ .

٢ - ويأخذ نفس الحكم الانحراف الذى يجيزه العقد بالنص عليه .
ويحدد النص نطاق حق الربان فى الانحراف ، فقد يتركه مطلقاً ، وقد يقيد به بقيود . ونجد نصاً يجيز الانحراف فى معظم المشاركات ، وهو ما يسمى . . . Clause d'escal.

٣٣٨ - شرط الرسو Clause d'escal :

ومتى ورد النص فى المشاركة على امكان الانحراف فقد استقر القضاء على أن الربان يلزم أن لا يستخدم هذه الرخصة إلا فى حدود المقول ومع احكام الغرض التجارى من الرحلة التى تقوم بها السفينة تنفيذاً للمشاركة ، ولهذا يمكن تحديد حق الربان فى الانحراف تطبيقاً للشرط بالاعتبارات الآتية :-

- إذا ورد تحديد للموانئ التى يمكن الانحراف إليها بعدها أو اسمائها وجب احترام هذا التحديد والتزم الربان بعدم الرسو فى غيرها^(١).

- وفى هذه الحدود يكون للربان أن يرسو فى نطاق الشرط سواء بسبب لم يكن متوقفاً أو بمحض ارادته لأسباب تجارية .

- ومتى رسا الربان فى ميناء متوسط وجب عليه أن لا يبالغ فى التأخير فيه لأن ذلك مما يتعارض مع استعمال الشرط بحسن نية وعليه ان يمكن فيه بالقدر الضرورى فقط^(٢).

- بوجب حسن النية فى تنفيذ العقود على الربان ان يكون استخدام الشرط داخل نطاق الرحلة الأصلية ، فلا يتجاوز طريق الرحلة ويتعدى ميناء الوصول دون أن يفرغ البضاعة التى ينقلها تنفيذاً للمشاركة^(٣).

- قد يكون شرط الرسو المتوسط مصحوباً كذلك باعفاء الربان من نتائج التأخير فيكون للحكمة عندئذ أن تقدر المدة التى يكون للربان الرسو فيها فى الميناء المتوسط^(٤).

(١) اسكندرية تجارية لمختلفة ٢٨ أبريل ١٩٣٠ دور ٢٢ ص ٦٧٧ .

(٢) استئناف انجلترا ١٣ مارس ١٩٣٥ دور ٣٢ ص ٢٩٦ .

(٣) مرسلينا ٢١ مارس ١٩٢٧ ملحق بوره ص ٢٢٩ . محكمة المدالة العليا الانجليزية ١٧ مايو

١٩٣٤ دور ٣٣ ص ١٩٣ . *

(٤) سم اسكندرية ٢٤ مارس ١٩٣٧ دور ٢٧ وتطبيق ص ١٦٧ . اسكندرية الابتدائية ٥ فبراير

١٩٢٣ دور ٢ ص ٢٠٤ . ص انجلترا ١٢ يونيو ١٩٢٣ دور ٦ ص ٢٤٨ .

٣٣٩ - ويخفف كثيرا من هذه الأحكام ما درجت عليه المشاركات من النص على حق موسع للربان فى الانحراف ، فتقول مشاركة جنكون « أن للسفينة حق الرسو فى أى ميناء أو موان متوسطة لأى غرض كان ، وأن تسير بغير مرشد أو تقطرو / أو تساعد السفن التى تكون فى أى حالة ، وأن تنحرف عن طريقها بقصد انقاذ الأرواح و / الأموال (م ٢) ، وتورد مشاركة لوتيسيا عبارة مشابهة وتضيف إليها أن للسفينة أن ترسو فى أى ميناء متوسط وبأى ترتيب كان (م ١١) ، وكذلك بنفس معنى هذه المشاركة الأخيرة المادة ٢/٩ من مشاركة لندن لسفن الصحاريح .

ويرى الشراح عدم استخدام هذا الحق المقرر بالمشاركة فى الرسو المتوسط إلا إذا كان له ما يبرره وإلا كان تحكما ، واعتبر خطأ يلزم للمجهز بالتعويض ويحرمه من التمسك بشروط الاعفاء (ريبير ٢ - ١٥١١ ، شوفر ٦٨٩) .

٣٤٠ - آثار الانحراف غير المشروع : متى انحرفت السفينة عن طريقها دون مبرر مشروع ، من الظروف أو العادة أو العقد - وسبب ذلك ضررا للشاحن كان ثمة محل لبحث شروط ومدى مسئولية الناقل عن هذا الضرر .

من المستقر إنه إذا لم يكن لدى الناقل مبرر للانحراف مما تقدم فإن الانحراف يعتبر خطأ تعاقديا^(١) . ويسأل المؤجر عن الضرر الناشئ عن ذلك ، كتلف البضاعة بسبب استطالة مدة الرحلة أو لبقائها مدة طويلة فى ميناء كتوسط أو بسبب ما أصاب الشاحن لتفريغ البضاعة قبل ميناء الوصول ... إلخ .

ويتجه الرأى كذلك إلى مسئولية المؤجر متى وقع الضرر بعد الانحراف ولو كان سببه قوة قاهرة إذ يتحمل المدين نتائج القوة القاهرة متى كان مخطئا وقت وقوعها ، بل يذهب رأى إلى أن الناقل يسأل عن الضرر اللاحق للانحراف ولو كانت السفينة وقت وقوع الضرر قد عادت إلى طريقها الأصلى إذ يكون للمستأجر أن يدعى أنه لولا الانحراف لما وقع الضرر ، ما لم يثبت الناقل أن الضرر كان يقع لا محالة ولو لم يحصل الانحراف فعندئذ تنقطع علاقة السببية بين الانحراف والضرر .

(١) بيجاردان ٢ - ٤٧٧ ، ريبير ٢ - ١٥١١ .

وما دام الناقل يسأل عن الضرر اللاحق للانحراف ولو تسببت في الضرر به قوة قاهرة - وهي سبب قانوني للاعفاء بوجه عام - فإنه يسأل كذلك ولو كان الضرر الذي وقع يغطيه شرط خاص بالاعفاء في العقد كان يرتب أثره لولا الانحراف ، وتفسير ذلك أنه مادام الانحراف يحرم الناقل من الاعفاء الناشئ عن تسبب القوة القاهرة في الضرر فهو من باب أولى يحرمه من النتائج الطبيعية لشروط الاعفاء الواردة في العقد ، وقد حكم - تطبيقاً لذلك - باهدار شرط الاعفاء عما يصيب البضاعة بسبب إطالة مدة الرحلة متى كان الضرر راجعاً إلى أن السفينة تجاوزت الميناء المحدد لوصولها^(١) .

ولكن هل يهدر الانحراف جميع شروط الاعفاء الواردة في العقد؟ ذهب رأى إلى أن بعضها فقط هو الذي يهدر وهو الذي يرد على أسباب معينة للضرر ، وتظل قائمة كافة الشروط التي لاتنصب على سبب معين بل يكون لها وصف العموم ، كشرط الإهمال فهو يعفى للناقل من مسئولية الانحراف بوصفه خطأ من الریان . ما لم يكن منسوباً إليه شخصياً أو كان لمصلحته وأفاد منه ، ويظل قائماً كذلك شرط الاعفاء من الانحراف ذاته ، وشرط تحديد المسئولية بقدر معين من التعويض .

وذهب رأى إلى أن الانحراف يخرج بالناقل عن نطاق العقد فلا يكون ثمة ، محل للتمسك بشروط هذا العقد لأن الانحراف يخلق مرحلة خارجة عنه ، وقد أخذ بهذا الرأي قلة من القضاة .

ويقترّب هذا الرأي الأخير من رأى القضاء الانجليزي^(٢) في فقه الانحراف "deviation" .

(١) الاسكندرية المختلطة ٤ يونيه ١٩٢٢ دور ٥ ص ٢٢٨ . سم ٣ ديسمبر ١٩٢٢ دور ٥

ص ٢٣٥

(٢) عرض القضاء الانجليزي لمسألة الانحراف لأول مرة سنة ١٨٣٠ فقرر ان المجهز يتعهد بالانزام شخصي هو ان يتم الرحلة المتفق عليها مباشرة وبدون انحراف في الطريق ، وان هذا هو احد الضمانات الثلاثة التي تتضمنها المشاركة وهذه الثلاثة هي صلاحية السفينة وان تبدأ السفينة رحلتها وتنمها بالانهاية المطلوبة وان تقوم بالرحلة دون انحراف لاميرى له . وقيل في هذا الوقت ان الانحراف يؤدي إلى فسخ العقد منذ وقوع الانحراف أي إلى انتهاء العقد ويحمل بذلك الناقل مخاطر ما يصيب السفينة والبضاعة . ثم تطور القضاء فقال ان الانحراف يفسخ العقد منذ بداية ليرامه ab initio ، ثم حكم صراحة في ١٨٩٠ ان الانحراف يلغى العقد the contract is displaced : ولكن إذا كان العقد

٣٤١- مدة الرحلة : للوقت أهمية بالغة فى التجارة عموماً ،

والنقل البحرى من وسائل التجارة ، ولذا فإن الوقت الذى يستغرقه نقل البضاعة له أهمية كبيرة لدى أصحاب الشأن فيها ، وله أعباره كذلك داخل اطار تنفيذ العقد فإذا كان تأخر المستأجر فى عمليات الشحن والتفريغ يضر المجهز لأنه يعطل السفينة ويكلفها كثيراً ولذ يقتضى المؤجر عنه تعويضاً من المستأجر فكذا يضر تأخر المجهز فى تنفيذ عملية النقل بالشحن أو المستأجر ، فقد يؤدى وصول السفينة متأخراً إلى صعوبة تفريغها أو زيادة تكاليف هذا التفريغ على المستأجر ، أو يجعل تصريفه للبضاعة صعباً أو متعزراً ، وإذا كان قد باعها قبل وصولها فقد يواجه برفض المشتري استلامها متأخرة ويعرضه للمطالبة بالتعويض . لكل ذلك كان تحديد الوقت الذى ينقضى فى الرحلة ذا أهمية كبيرة .

وفى النقل بالخطوط المنتظمة تحدد مواعيد الرحلات مقدماً وبقية ، ولذا تسمى رحلات منتظمة ، ولكن المجهز على كل حال فى هذه الصورة غير مقيد من الناحية الفعلية أمام الشحن بوقت معين ، بسبب ما تتضمنه سندات الشحن من شروط لصالحه فى هذا الخصوص : فله طبقاً لها أن ينقل البضاعة على السفينة معينة أو على أى سفينة تالية فلا يلتزم إن

قد لفى فإذا يكون مركز الناقل ؟ قيل أن وقوع الانحراف معناه أن الناقل - وبالرحلة فى وضعها الجيد - قام بشيء آخر غير تنفيذ العقد المتفق عليه بحيث لا يكون له الحق فى التمسك بى شرط فى هذا العقد ويصبح فى مركز الناقل العادى "commun carrier" ، الذى تلزمه المسؤولية القانونية ولو كان مشتركاً اغفاء منها فى العقد ، ولا يكلف الشاحن بإقامة أى دليل على خطأ الناقل .

وهكذا يؤدى الانحراف غير المبرر إلى حرمان الناقل من شروط الاعفاء الواردة بالعقد ومن الشروط الخاصة بمدد الشحن والتفريغ (مجلس للورلد ٨ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٢٤٥ ، العدالة العليا ١٤ أكتوبر ١٩٢٤ دور ٩ ص ٣٢٦) .

ولكن متى وصلت البضاعة سالمة فإن للمجهز أجراً عن عمله ، ليس هو الأجر المتفق عليه مادام الغرض أن العقد قد لفى ، ولكن أجر المثل فى ميناء الوصول .

ويلاحظ أن القانون الانجليزى لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٢١ يحدد للحالات التى يعتبر فيها الانحراف غير مبرر ، ولكنه لا يحدد آثار هذا الانحراف ، وهو مسلك اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن .

انظر التطبيق فى دور ١٥ ص ١٨٤ (حيث يعرض التطبيق حكم الانحراف فى القانونين الألمانى والأمريكى) ، وهو يمتنع أن أضرار الانحراف غير المبرر وغير المصرح به فى العقد على المشاركة . انظر كذلك فى آثار الانحراف فى التأمين البحرى تطبيقاً تحت جنوا ٣ مايو ١٢ يونيه ١٩٢٣ دور ٥ ص ٤٣٩ .

بموعد محدد لارسال البضاعة ، والسند يعطى الربان حق الانحراف والرسو فى موان متوسطة واداء المساعدات فى الطريق أى أن له الخروج على خط الرحلة وعلى مواعيدها ، كما يتضمن السند عادة شرطاً يعفى المجهز من مسؤولية التأخير . ومع كل ذلك فانه من الناحية العلمية يمكن القول أن رحلات السفن فى هذه الصورة منتظمة ، إذ تضمنها الاتفاقيات الخاصة بنقل البريد فهى تلزم السفن المكلفة بنقل البريد بالسير بسرعة معينة والمرور على موان محددة ، كما أن الناقل -حتى لو كان حراً من الناحية القانونية- فهو مقيد فى الواقع خوفاً من المنافسة .

والوضع مختلف فى المشاركات ، إذ لايلتزم المؤجر الناقل بشيء أمام جهة الادارة وهو لا يخشى المنافسة كثيراً ، ولهذا يخصص الشراح المستأجر بالاحتياط لنفسه^(١) ، وهو يفعل ذلك بائناً لأن المستأجر فى هذه الصور محترف كالمجهز تماماً . وعلى كل حال فقد استقرت عادات تنظم المسألة إذا لم يتعرض لها الاتفاق ، من ذلك مثلاً أن المؤجر عليه أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر بمجرد أن يعلنه هذا باستعداد له لعمليات الشحن ، وإذا بين فى العقد مكان السفينة كان عليها أن تبخر فوراً فى اتجاه مكان الشحن على أن تصله خلال المدة المعقولة لوصولها إليه ، وعليها أن تبدأ رحلتها بمجرد الانتهاء من عمليات الشحن وإتمام الاجراءات الادارية .

أما بالنسبة للسرعة التى تسير بها السفينة فالأمر يختلف بحسب ما إذا كانت السفينة شرعية أو ميكانيكية ، ففي الصورة الأولى يكون كل تحديد لسرعته أو لموعد وصولها إلى غايتها تقريباً محضاً بسبب خضوع السفينة الشرعية لعوامل البحر والجو خضوعاً يكاد يكون تاماً ، وإذا كانت السفينة ميكانيكية ولم تشرط سرعة محددة كان للمجهز أن يسيرها بالسرعة المتوسطة لأنها هى السرعة الاقتصادية له حيث أن سيرها بسرعة كبيرة يستهلك وقوداً بزيادة لا تتناسب مع الكسب الذى يعود عليه من هذه السرعة .

وفى جميع الحالات ، إذا لم تنظم مدة الرحلة بالاتفاق ولم تكن ثمة عادة فى هذا الشأن ، فلا يعنى ذلك ترك مطلق الحرية للمجهز ، بل عليه

(١) زيبير ١٥٥٢-٢ .

(٢) بلنجون ٩٠٧-٣ .

أن يحترم المعقول وأن يسلك ما يقتضيه حسن النية في تنفيذ هذا العقد بما يكفل المصالح التجارية للطرفين ، وللقاضى - متى رفع إليه النزاع - أن ينظر وأن يقدر .

٣٤٢ - الطوارئ أثناء الرحلة : وعرض المشرع لما قد يعترض الرحلة من طوارئ . فقالت :

مادة ١٠٥ - (١) إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة للربان أن يقتضض بضمان السفينة وأجبرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة وفي جميع الأحوال لايجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية .

ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها .

(٢) وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقاً لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المبيعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة .

مادة ١٠٦ - لايجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكيها .

وأضافت مادة ١٩٧ - (١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بنفع الأجرة كاملة .

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين

دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الريان أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

مادة ١٩٣ - (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه^(١) .

(٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة القاهرة - فيتحمل المستأجر المصروفات .

مادة ١٩٠ - للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ .

مادة ١٩١ - يبقى عقد الايجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضاً ، وتستحق عليه الأجرة كاملة .

مادة ١٩٢ - إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة .

وتشير المادة ١٩٢ إلى ما يسمى « أجر المسافة » . fret de distance .
وسنعود إلى هذه النصوص عند الكلام فى التزام المستأجر بالأجرة .

(١) وه ما يسمى بشرط liberty clause الذى سنعرض له عند دراسة عقد النقل م ١٩٢ و ٢١٧) .
مع اختلاف فى الصياغة والحكم .

المبحث الخامس

٣٤٣ - رعاية البضاعة أثناء الرحلة : على الربان بوصفه ممثلا وتابعا للمجهز أن يتخذ الاجراءات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة بما يتفق مع طبيعتها وظروف الرحلة ومدى استعداد السفينة وشروط العقد والعرف . وهذا الالتزام متفرع من التزام المجهز المؤجر بتقديم خدماته إلى المستأجر ، وهو ما تختلف فيه المشاركة بالرحلة عن المشاركة الزمنية التي يكون فيها للمستأجر الادارة التجارية على الأقل .

تقول المادة ١٠٨ - (١) يجب على الربان بوصفه تابعا وممثلا للمجهز أن يتخذ الاجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف .

(٢) وعلى الربان أن يقوم فى احوال للضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك .

ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

الأخطار بوصول السفينة :

ومتى وصلت السفينة إلى ما قبل الميناء المعين فإنها ترسل إخطاراً بقرب وصولها إلى المستأجر أو المرسل إليه to notify حسب الأحوال ، كى يستعد يستعد لتفريغ الحمولة . وحتى وصلت الميناء فإنها ترسل إخطاراً بالوصول وبه غالبا تبدأ المدة المخصصة للتفريغ (انظر فى الاخطارين ماسيلي رقم) .

وإذا كان المؤجر قد اصدر بالحمولة سندات شحن فإن المؤجر - الذى يعتبر فى حكم الناقل - لا يلزم بإخطار المرسل إليهم إذا كانت سندات الشحن للاندن أو للحامل لأن الغرض أنه لا يعلمه اشخاصهم ، بل عليهم أن يستعلمواهم عن وصولها ، بعكس ما لو كانت السندات اسمية فإن على الناقل أن يخطرهم بموعد وصوله . ذلك أن حملة السندات عموما لا

يلتزمون بحكم المشاركة الذى يلغى عليهم عبء التفريغ بل يكون ذلك على الناقل أو المؤجر الذى أصدر سندات شحن بالبضاعة ، فهذه السندات تصبح منذ انتقالها إلى اشخاص خلاف المستأجر ومستقلين عنه هي وحدها التى تحكم علاقة المؤجر بهم .

ومع ذلك ، فقد حكمت محكمة النقض المصرية حكما قالت فيه ان الالتزام بتسليم البضاعة للمرسى إليهم لا يتضمن على الناقل التزاما بإخطار المرسى إليهم بوصول السفينة إذا كان بوسعهم معرفة هذا الموعد أو كانت السفينة مما يعمل على الخطوط المنتظمة التى لها مواعيد محددة ؛ فمناط الالتزام بإخطار بوصول السفينة هو الحاجة إليه . قالت المحكمة :

أنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى استلامها إخطار الاخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الاجراء الذى خلا قانون النقل البحرى ومعاهدة بروكسل من النص عليه ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على التزام الناقل به فإن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد فى سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفا مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى التزام الناقل فى جميع الحالات بإخطار المرسى إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون (نقض فى ٢٥ يناير ١٩٨٨) .

المبحث السادس

تفريغ البضاعة

٣٤٤ - المقصود بالتفريغ : تفريغ البضاعة هو اخراجها من مكانها فى السفينة وانزالها إلى البر أو إلى الصندل التى تحملها إلى البر . وهي تبدأ بأن يفكها الربان désarrime ويضعها على السطح تحت تصرف المرسى إليهم حيث أننا سنرى أن عملية التفريغ - كعملية الشحن - تقع فى النقل بالمشاركة على عاتق المستأجر على خلاف الحال فى النقل بسندات

الشحن، وعندئذ يتقدم المرسل إليه أو المقاول الذي كلفه هو بذلك إلى السفينة لا نزال البضاعة على البر، وقد تلزم المشاركة المرسل إليه باستخراج البضاعة من عنابرها فلا يكلف الربان بهذه العملية ولا باحضارها إلى السطح^(١).

ومن حق المرسل إليه طبقاً للعرف - أن يستخدم روافع السفينة وأدواتها المخصصة لهذه العمليات، كما رأينا بالنسبة لعملية الشحن، وكثيراً ما تنظم المشاركة هذا الحق ومدى المعونة التي يكون على الربان تقديمها في هذا الخصوص.

٣٤٥ - الالتزام بالتفريغ : الاصل ان هذه العلية على المستأجر، كما هو الشأن بالنسبة للشحن. ويقتصر دور الربان على احضار السفينة بطول الرصيف لكي يتمكن المستأجر من انزال بضاعته من على سطحها، على ما تقدم (انظر م ٥١٩ هولندي). فلن سكت الاتفاق كان المرجع هو عادة ميناء الوصول.

وقد يحدد الاتفاق أى الطرفين يتحمل مصاريف عملية التفريغ، وقد تقضى عادة بعض الموانئ أن يتحملها الطرفان مناصفة^(٢).

٣٤٦ - ويسأل عن مخاطر العملية الشخص الذي يقوم بتنفيذها ولو لم يكن هو الذي يتحمل نفقاتها. وقد يتضمن الاتفاق شرطاً بالقاء هذه المخاطر على البضاعة أى على المرسل إليه، وقد حكم أن مثل هذا الشرط مقصور على مخاطر العملية التي لا ترجع إلى خطأ شخصى من المؤجر ولذا فإن المجهز يظل - مع وجود هذا الشرط - مسؤولاً من سوء حالة آلات

(١) روان الابتدائية ٢ ابريل ١٩٢٤ ملحق ٢ ص ٤٠٣.

(٢) حكم ان متى كانت المشاركة (جنكون) التي لحال إليها سند الشحن تقضى ان البضاعة يتولى تفريغها المستأجر فليس للمرسل إليه أن يرفض دفع نفقات هذا التفريغ كاملة لأمين السفينة الذي تولى هذه العملية بوصفه وكيل عن المستأجر. بحجة أنه كان يمكنه تنفيذها بتكاليف أقل.
(س روان ١٤ ابريل ١٩٦١ بحرى ١٩٦١ ص ٧٢٧ تعليق Bernard M. durcail) - في ظل شرط يجيز التفريغ التلقائي، على نفقة ومسئولية مالك البضاعة ولن الربان لا يسأل عن السرقة ولا التلف، ان مجرد معنى هذا الشرط هو اعفاء المجهز من المسؤولية عن هذين السببين بشرط أن يكون قد بذل الاجراءات الاحتياطات التي اتخذها لتقاديمهما. كما ان شرط الكمية مجهولة، لا يعفيه من المسؤولية عن الخطأ الذي يقع في أثناء التفريغ. انظر سمسترز وفيلكولن ١ - ٣٢١.

السفينة^(١)، وكذلك يتحمل المستأجر ما يتسبب فيه بخلطه من ضرر يصيب السفينة .

٣٤٧- دور مقاول التفريغ : متى قام بتنفيذ عملية التفريغ مقاول ، أى شخص مستقل عن المؤجر والمستأجر ، كان هو المسئول عن سلامة العملية ويتحمل ما يترتب عنها من ضرر بالبضاعة أو السفينة أو الغير ، وذلك على الأساس التقصيرى . كما يسأل على الأساس التعاقدى أمام المؤجر أو المستأجر إيهما تعاقد معه^(٢) .

٣٤٨- شرط التفريغ التلقائى : وقد يتولى الربان تفريغ البضاعة بنفسه حتى ولو كان المكلف بها هو الرسل إليه ، وذلك بمقتضى شرط يدرج فى المشاركة يسمى التفريغ التلقائى déchargement d'office ، ومقتضى هذا الشرط - باختصار - أن المرسل إليه أن لم يتقدم لتفريغ البضاعة عند وصول السفينة كان للربان أن يقوم بتفريغها لحساب المرسل إليه ويكون له بعدئذ أن يطالبه بما تحمله فى ذلك من مصاريف التفريغ والتخزين والحفظ ، وإنما يظل الربان دائماً ملزماً بالمحافظة على البضاعة أثناء تفريغها وبعد ذلك حتى يتسلمها المرسل إليه . (انظر سمسترز وفنكلمولن ١- ٣٣٣) .

وقد حكم تطبيقاً لذلك أنه ليس للربان بعد تفريغ البضاعة أن يتركها على الرصيف عرضة للسرقة وإلا كان مسئولاً عن ذلك^(٣) ، وليس معنى ذلك أن تتغير صفة الربان ويتحول مركزه إلى مركز المودع لديه . بل تظل مسؤوليته هذه قائمة على التزامه الناشئ من المشاركة .

وسنرى أن هذا الشرط ، إذ يتعلق بالتفريغ ، لا يكون للربان استناداً إليه أن يتحمل من التزامه بالتسليم وهو عملية قانونية تختلف عن العملية المادية للتفريغ^(٤) .

(١) بورنو ١٣ نوفمبر ١٩٢٣ ملحق دور ص ٤٩٠

(٢) انظر فى دور مقاول التفريغ الموكل فى الاستلام : نقض مصرى فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة

النقض عدد ١٨ ص ٧٨ . وهلمش (٣) فيما يلى .

(٣) نقض فرنسى ١٠ يونية ١٨٩٠ دالوز ١٨٩٣ - ١ - ٩٧ . تعليق ليفلان

(٤) عقد النقل البحرى يلقى على عاتق الناقل إلتزاماً بتسليم البضاعة سليمة إلى اصحابها . وإذا

كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، فإن تدخل مقاول للتفريغ إنما يكون أصلاً لحساب الناقل وتحت مسؤوليته ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع عليه بتعويض الأضرار =

٣٤٩- وإذا تعاقد الربان مع مقالول للقيام بعملية التفريغ، تنفيذاً منه لشرط التفريغ التلقائي، فالرأى على أن هذا الشرط يعتبر توكيلاً من المستأجر للربان بأن يتعاقد لحسابه مع مقالول التفريغ بحيث يبرم عقد التفريغ مباشرة بين المقالول والمستأجر. على ما سنرى^(١). ويسأل المقالول مباشرة عن البضاعة أمام المستأجر الذى قبل شرط التفريغ التلقائي، لما الربان فلا يسأل عنها إلا إذا أساء اختيار المقالول فيسأل عن هذا الاختيار.

وكثيراً ما تتور هذه المسألة فى العمل بالذات بالنسبة لإيداع الربان البضاعة فى مخازن الجمرك، ويعتبر الشراح هذا الإيداع تنفيذاً لشرط التفريغ التلقائي^(٢). أما فى مصر، فقد حكمت محكمة النقض مراراً أنه لا يغنى عن تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه تسليمها إلى مصلحة الجمارك، إذ هى لا تعتبر نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وأنا نتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتداء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ويظل الناقل البحرى مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها.

(نقض ٣ ديسمبر ١٩٨١ : ١٤ أبريل ١٩٧٦ مجموعة للنقض ٢٧ ص ٩٢٢).

الناجمة عن عمل المقالول إذ لا تربطه بهذا الأخير اية علاقة قانونية مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصياً إلا إذا تضمن سند الشحن نصاً يفوض الربان فى اختيار مقالول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن نوى الشان، ففي هذه الحالة يكون للمرسل إليه حق الرجوع بدعوى مباشرة على مقالول التفريغ لمسألمته عن الأضرار الناجمة عن عمله. لما كان ذلك، وكان ثابتاً من سند الشحن - الذى كان مطروحاً على محكمة الاستئناف - أنه قد نص فى بنده العاشر على أن مقالول التفريغ ولو كان معيناً بواسطة الماقل إنما يقوم بعملية التفريغ باعتباره نائباً عن صاحب الشان فى البضاعة وعلى نفقته، فإن مفاد ذلك أن المطعون ضدها الثانية كانت تباشر عملها كمقالول تفريغ لحساب المرسل إليه حلت محله الشركة الطاعنة. فحق لها الرجوع على المقالول المذكور بالتعويض عما لحق البضاعة من أضرار بسبب خطأ وإهمال وقع منه أو من أحد عماله،. (نقض ٢٣ يونية ١٩٨٠ مجموعة للنقض ٣١ ص ١٨٣٢).

(١) انظر ريبير ٦. ٢ - ١٥٢ وقارن به رقم ١٥٧٧ من نفس المرجع.

(٢) انظر التطبيق تحت عرائض ١٩ يونية ١٩٢٩ دور ٢١ ص ٣٧٤، والحكم يقضى على المجهز بالمحافظة على البضاعة وهى فى حيازة الجمرك وينتقد التطبيق هذا الحكم باعتباره يكاف المجهز ما لا يستطيع

ويرى البعض أن الريان بذلك يستعمل حقه الناشئ من لشروطه التفريغ التلقائي إذا لم يتقدم المرسل إليه فوراً للاستلام^(١) ما لم يكن قد لساء بذلك التصرف إذا كان يعلم بفساد إدارة الجمرك والاحتمال الكبير للأضرار بالبضاعة أو ضياعها وهي في حيازة الجمرك^(٢).

كما حكم أن مسؤولية الريان عما يلحق البضاعة تقف بعد إيداعها في الجمرك^(٣).

وإذا يقع الإيداع في الجمرك لحساب المرسل إليه فإن الجمرك يكون ملزماً بتسليم البضاعة إليه تنفيذاً للإيصال الذي يصدره الجمرك عن هذه البضاعة ويسلمه للريان عند الإيداع^(٤).

ويثبت للمجهز واقعة الإيداع في الجمرك - عادة - بالشهادة التي يصدرها الجمرك نفسه^(٥) فإن لم يكن الجمرك يصدر مثل هذه الشهادة جاز إثبات واقعة الإيداع بكافة الطرق^(٦). أما مدى دلالة شهادة الجمرك فيتوقف على صيغتها، فإن كانت خالية من كل تحفظ بشأن حالة البضاعة أو كميتها كانت قرينة على براءة الناقل في الرأي الذي يريء الناقل بهذا الإيداع^(٧). وهي قرينة بسيطة، أما إن تضمنت تحفظاً في معنى معين كان للمرسل إليه أن يعتمد عليه بوصفه قرينة بسيطة على حقيقة العيب أو النقص المذكور في التحفظ.

(١) ديجاردان ٨ رقم ١٧٢٧

(٢) مرسيليا ٢٠ مارس ١٩٢٢ دور ٢ ص ٥٤٩

(٣) لكس ٤٠ يوليو ١٩٢٤ ملحق ١ - ١٣٩، ص الولايات المتحدة ١٤ مايو ١٩٢٨، دور ١٨ ص ٣٧٧، تسليم الجمرك البضاعة لشخص لا حق له فيها، بونس ايريس ٨ نوفمبر ١٩٢٢ دور ٩ ص ٢٢٠. هلاك البضاعة بسبب حريق في الجمرك. انظر في اثر إيداع البضاعة في الجمرك من وجهة نظر التأمين تعليقاً تحت تحكيم بلجيكي ٥ مايو ١٩٢٣ دور ٤ ص ٢٢٠.

(٤) سم اسكتندرية ٢٠ أبريل ١٩٢٧ دور ١٧ ص ٣١٠

(٥) سم اسكتندرية ٢٠ فبراير ١٩٢٤ دور ٦ ص ٢٧٤

(٦) انظر تطبيقاً لذلك في خصوص الإيداع في الجمرك في روسيا مرسيليا ٢٢ يوليو ١٩٢٤

ملحق ٢ ص ٢٧٤

(٧) مرسيليا ١٣ يونيو ١٩٢٢ ملحق دور ص ٢١ و ١٢ فبراير ١٩٢٤ ملحق ٢ - ٢٧٤

هذا إذا كان بالمشاركة أو بسند الشحن اتفاق على حق الريان فى التفريغ التلقائى . أما إذا لم يكن متفقاً على شرط التفريغ التلقائى فمن المقرر أنه ليس للريان أن يودع البضاعة فى الجمرک إلا إذا كان لذلك مبرر ، مثلاً كحصر ميناء الوصول ، فيجوز عندئذ إيداعها فى جمرک ميناء مجاور ، أو إذا كان متفقاً على جواز الإيداع لدى أمين ولم يجد الريان أمامه سوى الجمرک وكانت إدارته معروفة بحسن السمعة . ويظل الريان على كل حال مسئولاً عن المحافظة على البضاعة حتى تسلم للمرسل إليه .

٣٥٠ - وقد نص القانون على حق الريان فى التفريغ التلقائى ، إذ تقول المادة ١٧٨ أن «للىريان عند انقضاء مهلة التفريغ الحق فى إنزال البضاعة المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته وفى هذه الحالة يلتزم الريان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة» . ولهذا يكون للريان الحق - متى نوافرت شروط النص - فى إنزال البضاعة وإيداعها لدى الجمرک أو شخص آخر مع إتخاذ كافة ما يلزم للمحافظة عليها ، وإنما لا يعتبر هذا الإيداع تسليمًا لها ولا يتم التسليم إلا متى وضعت البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو وكيله المفوض غى الاستلام .

(١) انظر فى نظام «تسليم صاحبه» المتبع فى ميناء الاسكندرية : سم ١٧ ديسمبر ١٩٢٤ دور ١٠ ص ١٨١ ، اسكندرية الابتدائية ٤ يناير ١٩٢٣ دور ص ٣٠٥ نقض ١٢ إبريل ١٩٢٦ المجموعة ٩٢٢ ص ٢٧

كذلك أنظر بورودو الابتدائية ٣٠ مايو ١٩٢٨ ملحق دور ٦ ص ٣٦١ .
وقد حكمت محكمة النقض المصرية فى ٥ يناير ١٩٦٧ (مجموعة النقض السنة ١٨ عدد يناير - فبراير ١٩٦٧ ص ٧٨) إنه «لأن كان الأصل أن مهمة مقالول التفريغ مقصورة على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة - إلا أنه متى عهد إليه المرسل إليه بإستلام البضاعة وسلمه سند الشحن فإنه تكون له فى هذه الحال إلى جانب صفته كمقالول للتفريغ صفة «أمين المحمولة» وبذلك يصبح وكيلًا عن المرسل إليه فى الاستلام . وهذه الوكالة تفرض عليه واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر والتبقي من مطابقتها للأوصاف الواردة فى سند الشحن والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه . فيلتزم فى حالة وجود تلف أو عجز بالرسالة بإتخاذ التحفظات والاجراءات الكفيلة بإثباتهما بما فى ذلك الاتجاء إلى القضاء لإثبات حالة البضاعة إذا اقتضى الأمر ذلك . كما يلتزم بعمل الاحتجاج اللازم لرفع دعوى المسؤولية وعلى العموم فإنه يلتزم بكل ما يلتزم به الوكيل من رعاية حقوق موكله وإتخاذ الاجراءات الكفيلة بتوفير أدلة الإثبات اللازمة للرجوع على الناقل فإذا قصر فى ذلك كان مسئولاً قبل موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير» (هذا المعنى سبق أن نكرته فى كتابى فى القانون البحرى ج ١ سنة ١٩٥٨ رقم ٤٩٩ - ٣)

(٢) انظر بورودو الابتدائية ٣٠ مايو ١٩٢٨ ملحق دور ٦ ص ٣٦١

٣٥١ - التحقق من البضاعة وفحصها : متى انتهت عملية تفريغ البضاعة بدأت عملية أخرى هي التحقق من ذاتية وكمية البضاعة وحالتها ، وتستهدف هذه العملية أغراضاً ثلاثة : الأول ، إثبات أن كل البضاعة المشحونة قد فرغت ، والثاني ، معرفة حالتها وإثبات ما بها من تلف ، والغرض الثالث هو حساب الأجرة إذا كان متفقاً على تحديد قدرها على أساس الكمية المفرغة .

ويحصل هذا التحقق على الرصيف أى بعد التفريغ ، وإنما يبدو أن الغالب أن شركات الملاحة لاتقبل فحص البضاعة بعد تفريغها وتتطلب أن يكون الفحص على ظهر السفينة بحضور مندوب عن المستأجر (أنظر المادة ١٢٨ من المجموعة البحرية) .

ويتحمل مصاريف هذه العملية المؤجر أو المستأجر حسب شروط العقد ، وتقضى عادات بعض الموانئ أن يتحملها الطرفان مناصفة ، أو بنسبة أخرى .

فإن لم يرد بالعقد أى بالمشاركة أو السند تنظيم لذلك فيثور السؤال عن الشخص الذى يكون عليه اتخاذ الإجراء اللازم للتحقق من كمية البضاعة المفرغة ، أهو المجهز أم المرسل إليه ؟ يمكن الرد على هذا السؤال عن طريق البحث فيمن تكون له مصلحة فى هذا التحقق ، وتتخذ المسألة شكلها العملى عندما يطالب المرسل إليه بتعويض عن نقص يدعيه فى الكمية التى تسلمها فهل يكون عليه هو إثبات النقص أم يكون على الربان إثبات أنه سلم القدر المشحون كاملاً ؟ قبل أن على الربان عند الاقتضاء أن يدلل على أنه وفى التزامه كاملاً فهو صاحب المصلحة إذن فى إعداد الدليل على ذلك ، ولكن القضاء - على الأقل فى بعض الدول - ينظر إلى المسألة من ناحية أخرى فيستعين بوجود الاتفاق على دفع الأجرة مقدرة على أساس الكمية المسلمة فى ميناء الوصول فيرى أن المرسل إليه عليه أن يتحمل هو عملية العد أو الوزن أو القياس بوصف ذلك إجراء لازماً لتحديد نطاق التزام المستأجر بدفع الأجر وعليه إذن مصاريفه^(١) .

(١) أنظر سميترز وفنكلوان ١ - ٣٥

هذا ولا يعتبر الإجراء الذي يتخذ للتحقق من كمية البضاعة وحالتها حجة على الطرفين إلا إذا كان حضورياً وى بحضورهما أو بحضور مندوب عن كل منهما أو على الأقل بعد عوة أحد الطرفين للآخر أن يعين مندوباً من قبله ، وقد قررت محكمة النقض المصرية ما يلى : (٢) « انه ليس على المرسل إليه الذى يقاضى الناقل ومقاوول التفرغ بإلزامهما معاً بالتعويض عن العجز الذى وجد بالرسالة فإن ذلك يقيد بذاته أن المرسل إليه قد اعتبر كليهما مسئولاً عن هذا العجز ومن ثم فليس على المدعى بعد ذلك أن يبين فى صحيفة دعواه ماهية الخطأ الواقع من مقاوول التفرغ أو يقيم الدليل عليه لأنه مادام الأخير قد تسلم البضاعة من الناقل بغير إبداء تحفظات فإن هذا الاستلام يعتبر قرينة على أنه تسلمها بالمطابقة لما هو مبين بسند الشحن ولا يستطيع التخلص من المسئولية إلا بنقض هذه القرينة بالدليل العكسى .

« وإذا كان يتعين على المقاوول عند استلام البضاعة أن يحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمه منه فإذا رفضت إعطاءه تلك الكتابة كان عليه أن يلجأ إلى القضاء بدعوى إثبات حالة ويطلب نوب خبير لحضور عملية الوزن وإثبات مقدار العجز أو يلجأ إلى هيئة محايدة كهيئة اللويزر لتندب مندوباً ك من قبلها لمباشرة الوزن فى حضوره ولكنه لم يفعل شيئاً من ذلك بل تسلم البضاعة وقام بوزنها فى غير مواجهة الشركة الناقلة اعتماداً على أنه كان قد طلب من هذه الشركة قبل وصول السفينة أن تستعد لحضور عمليات الوزن فرت عليها بالكتاب الذى أودعته حافظتها بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسئولة عن الوزن طبقاً لسند الشحن ، وهذا الاعتبار لا يشفع للمقاوول أن يقوم بالوزن بمفرده إذ كان يتعين عليه أن يلجأ للقضاء أو لهيئة اللويزر لتندب من يقوم بالوزن فيحصل بذلك على دليل يصلح للاحتجاج به على الشركة الناقلة ويحفظ حقوق موكله المستورد » .

(٢) فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ من ٨ .

(١) انظر فى التزام المؤجر لصلحية السفينة المادة للمادة ١٨٠ - ٢ من قانون . وما تقدم

٣٥٢ - مسئولية المؤجر في المشاركة : تنظم المشاركة

عادة مسئولية المؤجر (المجهز) عن تنفيذ بعض التزاماته التي تلقىها عليه المشاركة أو القانون، وقد وضعت مشاركة جنكون في هذا الخصوص احكاماً مفصلة :

(١) والمبدأ العام الذى وضعته هو أن لا يسأل المجهز عن الهلاك والضرر الذى يصيب البضاعة ، أو عن التأخير فى تسليمها . ولكنه يسأل فى حالات محددة هى :

١ - حالة ما يكون الهلاك أو الضرر أو التأخير ناشئاً عن رص غير سليم أى غير مطابق للأصول الفنية أو تم بإهمال بشرط أن لا يكون الذى قام به هو الشاحن أو المقاول الذى تعاقد مع الشاحن أو عمالهم (م ١/٢) ومع ذلك فإن الأضرار الناشئة عن بعض أسباب متعلقة بالرص غير السليم لا يسأل عنها المجهز وهى الأضرار الحاصلة بسبب التلامس بين البضائع أو سيلانها أو بسبب رائحة بضاعة أخرى غير التى أصابها الضرر أو تبخرها أو بسبب قابليتها للاشتعال أو الانفجار ، أو عدم تغليف بضاعة أخرى (م ٢/٢) .

٢ - يسأل المجهز عن الأضرار المشار إليها إذا كانت راجعة إلى التقصير فى بذل العناية الواجبة لجعل السفينة من جميع نواحيها فى حالة صالحة للملاحة وضمان تمام تجهيزها بما يلزمها وتموينها إذا كان هذا التقصير صادراً منه أو من مدير أعماله . (م ١/٢) من المشاركة) .

٣ - يسأل المجهز عن ذات الأضرار إذا كانت راجعة إلى تقصير شخصى من جانبه أو من مدير أعماله (م ١/٢) .

(ب) لا يسأل المجهز عن أى هلاك أو ضرر أو تأخير ناشئ عن السفينة لم تكن صالحة للملاحة فى أى وقت (م ١/٢) ، ومفهوم ذلك أنه متى لم يثبت أن عدم الصلاحية راجع إلى تقصير منه أو من مدير أعماله فلا يسأل عنها إذ الفرض أن ذلك يرجع إما إلى أنه بذل العناية الواجبة لجعلها صالحة ولم يصدر منه ولا من مدير أعماله تقصير آخر فيكون قد وفى بما عليه (م ١/٢) وما أن ذلك يرجع إلى خطأ أو فعل من تابعيه والمشاركة تعفيه من المسئولية عن أفعالهم ، كما سنرى .

(ج) لا يسأل المجهز عن أى هلاك أو ضرر أو تأخير ناشئ من أى سبب كان (مع التحفظ بالنسبة لتقصيره الشخصى أو تقصير مدير أعماله) ولو كان ناشئاً من إهمال أو تقصير من الربان أو البحارة أو أى شخص آخر فى خدمة المجهز ، على السفينة أو على البر ، فى أعمال كان يسأل عنها لولا هذا الشرط (م ٢/٢) (١).

الفرع الثانى التزامات المستأجر

٣٥٣ - على المستأجر فى المشاركة بالرحلة ، أن يقدم البضاعة المتفق على نقلها إلى مكان الشحن ، وأن يشحنها، وقد يكون عليه أن يستغلها على السفينة بمعرفته أو أن يتحمل نفقات التستيف الذى يقوم به المؤجر بوسائله ، وأن يفرغ البضاعة عند وصولها ، وأن يدفع الأجرة المتفق عليها .

ونفضل أن نعرض الآن للإلتزام بدفع الأجرة ، قبل التعرض للإلتزامه بتقديم البضاعة وشحنها وتغريفها ، نظراً لما فى هذه المسائل الأخيرة من تفصيلات .

المبحث الأول الالتزام بدفع الأجرة

٣٥٤ - لا نعرض هنا للإلتزام بدفع الأجر عموماً ، بل نقتصر على حل بعض المشاكل التى تتور بوجه خاص فى المشاركة بالرحلة (أنظر القواعد العامة) . ولذا فإن الأحكام التى سبق عرضها فى خصوص الأجرة فى الفصل الأول (الأحكام العامة أو المشتركة) تكمل ما ستعرض له هنا فى الحدود التى لا تتعارض فيها مع طبيعة المشاركة بالرحلة .

كيفية تقدير الأجرة فى العقد :

٣٥٥ - رايانا ان الأجرة فى المشاركة الزمنية تقدر عادة تبعاً لمدة إنتفاع المستأجر بالسفينة ، وهو مسلك مألوف بالنسبة إلى صفة الإيجار للسيطرة على العقد ، وبالنظر إلى أن المستأجر يستحوذ على السفينة لينتفع بها كما يشاء وفقاً لمصالحه . أما هنا فى المشاركة بالرحلة فإن إنتفاع المستأجر بالسفينة محدد بحمولة معينة أو بجزء من السفينة وبرحلة أو رحلات محددة تفصيلاً فى العقد ، ولهذا تختلف كيفية تقدير الأجرة المستحقة مقابل المنفعة التى تتقرر للمستأجر بالعقد .

والمراجع الأول فى تقدير الأجرة هو إتفاق الطرفين ، وإلا حكم العرف ، إذ لم يرد بالتشريع بيان لكيفية تحديدها عند عدم الإتفاق على ذلك .

١ - والمألوف أن تحدد الأجرة بالطن tonnaeu وهو معيار حجمى ، ويتبع ذلك بالنسبة للبضاعة الخفيفة light cargo ، ويتخذ معيار آخر من الوزن والحجم معاً بالنسبة للبضاعة الثقيلة deadweight cargo . والعبرة دائماً هى بالوزن الكامل الاجمالى أى وزن البضاعة ذاتها ووزن غلافها . وقد ينظر إلى المتر المكعب أو الهكتولتر بالنسبة للسوائل ، أو إلى عدد الطرود ، أو إلى قيمة البضاعة إذا كانت هذه البضاعة ذات قيمة كبيرة واصلت قيمتها إذ تدفع عنها أجرة خاصة مرتفعة .

٢ - وقد يرد بالمشاركة أن تحدد الأجرة طبقاً لكمية البضاعة كما تبين فى سند الشحن ، ولهذا يتضمن السند إشارة أو إحالة إلى المشاركة فى خصوص تحديد الأجرة . وإنما يلاحظ أن سند الشحن كثيراً ما يتضمن تحفظات خاصة بحجم البضاعة أو وزنها ، وهى الشروط المعروفة بالجهل بالوزن أو الحجم أو بعدم التأكد منهما ، ومن المقرر أن هذه التحفظات تستهدف مجرد حماية الناقل من المسؤولية عن البيان الذى يرد بشأنه التحفظ ولكنها لا تمس كيفية تحديد الأجرة كما هو متفق عليه ، ذلك لأن الشاحن لا مصلحة له فى إخفاء شئ من البضاعة التى شحنها

تخلصاً من جرم من الأجرة ولذا فلا يشك في أنه خفض في البيان - الذي قدمه عن قدر البضاعة المشحونة ، فيصلح البيان الذي قدمه عند الشحن في سند الشحن أساساً لتحديد قدر المشحون وبالتالي مقدارة الأجرة الواجبة . ومع ذلك فمن المقيول أن يسمح للربان بالتكليل على أن ما شحن هو في الواقع أكبر مما ورد في السند ويكون له إقتضاء الأجر المقابل لهذا القدر الزائد (ديجاردان ٣ - ٨٤١) ، وكذلك يقبل من المستأجر أن يثبت لصالحه أن ما شحن أقل مما ذكر في سند الشحن وأنه لذلك لا يدفع الأجرة إلا عن القدر الذي شحن وتخفيض الأجرة المتفق عليها على هذا الأساس ، وهذا الحل مفهوم إذا كان مقدار ما يشحن متروكاً للشاحن ، أما إذا كانت كمية العمولة متفقاً عليها وعلى أجرتها جزافاً فمن الواضح أن لا تكون لكمية المشحون بالفعل أهمية خاصة في تحديد الأجرة ، وبالتالي يلزم المستأجر بكامل الأجرة المتفق عليها أيا كان مقدار ما شحن^(١) .

٣ - وقد يتفق على أن الأجرة تحدد على أساس القدر المفرغ من البضاعة ، وسبب إلتجاء الطرفين إلى هذه الطريقة هو السرعة المتبعة في عمليات الشحن وعدم إمكان الربان التحقق من مقدار المشحون وركونه إلى البيانات التي يقدمها المستأجر وإطمئناناً بالذات إلى التحفظات التي يضعها في سند الشحن حفظاً لمسئوليته في هذا الشأن ، ولهذا يفضل الرفان النص على أن تحدد الأجرة على قدر كمية أو وزن البضاعة المفرغة أو المسلمة ، ويكون مفهوم ذلك أن العبارة هي بالكمية أو الوزن الفعلي المفرغ ولو كان أكبر ماورد بسند الشحن^(٢) .

وقد حكم أنه ، في ظل هذا الشرط ، أي تحديد الأجرة على أساس القدر المسلم عند الوصول ، لا يكون للناقل أن يطلب زيادة في الأجرة على غير هذا الأساس إلا متى أثبت ببلييل إيجابى أن فعلاً أو خطأ من الشاحن حرمه

(١) انظر وقارن : ليون كان وريفو ٥ - ٧٥٦ .

انظر مسيلي في الأجرة على الفارغ Dead Freight .

(٢) يواتيه ١٦ ديسمبر ١٩٣٢ ملحق دور ٩ ص ٦١ ، وقد حكم باحترام هذا الوزن ولو كان يزيد على وزن البضاعة أصلاً بسبب وصولها مبللة بماء البحر . مرسيليا ٢١ يوليو ١٩٢٦ ملحق دور ٤ ص ٧٣٥ - وهو نظر غريب!! .

من قدر في الأجرة كان له الحق فيه، ولهذا فإن الناقل الذي يدعى أن البضاعة عند شحنها كانت بها رطوبة زائدة زالت عند الوصول فأنكملت البضاعة وخف وزنها عليه إثبات إدعائه هذا لكي يحصل على زيادة في الأجرة بمقدار هذا النقصان في وزن البضاعة^(١).

وحكم كذلك أن على الناقل - المدعى - أن يثبت أنه - بسبب أفعال من الشاحن مخالفة للإتفاق - تلقت السفينة حمولة أقل مما كان يجب أن تتلقاه^(٢).

٤ - وقد يتفق على أن يكون للربان الخيار في الإعتماد على الوزن المقرر بسند الشحن والوزن الحقيقي عند التفريغ، أو على أن عمليات الوزن يتم جزء منها في ميناء الشحن وجزء عند الوصول^(٣).

٥ - وقد يتفق على أنه - بالرغم من تقدير الأجرة على أساس القدر المسلم - تدفع الأجرة عند الشحن، وعندئذ يدفع مبلغ يقدر على أساس بيانات سند الشحن، على أن يعاد النظر فيما يدفع عند الوصول وعلى أساس القدر المسلم^(٤).

(١) محكمة الاسكندرية التجارية المختلطة ٤ يونيه ١٩٢٣ دور ٥ ص ٥٢٨ . وتطبق انظر كذلك التطبيق تحت النقض الإيطالية في ١٠ أغسطس ١٩٢٤ دور ٢٣ ص ٢٤١ .
(٢) إستئناف إنجلترا في ٢ و ١٣ و ١٤ نوفمبر ١٩٢٣ دور ٣٠ ص ١٥٥ : وجنوه ٢٥ مايو دور ٢٤ ص ٤٥٧ .

(٣) وهناك قواعد كثيرة جرت عليها العادات في خصوص أنواع البضاعة المختلفة انظر في هذه العادات : سمستون وفنكلون ١ - ٣٠٣ .

(٤) أنظر من مونبلييه ٨ فبراير سنة ١٩٥٥ ص ٥٢١ وتطبيق كاليه لاولي .
وتتلخص القضية في أن المشاركة كانت تتضمن النص على أن الأجرة تدفع عند الوصول وتقدر بقدر الحمولة المسلمة . وكانت الحمولة فوسفاتاً ورفض المرسل إليه الدفع إلا بعد عمل تحصيل لعينة من البضاعة لمعرفة قدر الرطوبة الذي امتصته أثناء الرحلة حتى لا يدخل في الأساس الذي تصب عليه الأجرة ومن جهة أخرى رفض المؤجر تسليم البضاعة قبل دفع لجرته كاملة .

قضت المحكمة الابتدائية بأن تفرغ الحمولة وتدفع الأجرة عند نهاية كل يوم على أساس القدر المفرغ على أن تعمل تسوية نهائية في اليوم الأخير . وهذا الحل يتفق مع ما جرت به العادات في ظل شرط الدفع على القدر المسلم إذ تدفع أجزاء من الأجرة يومياً للربان بقدر ما يحصل تفريغه ويعاد للنظر فيما دفع بالزائد أو الناقص في آخر يوم عندما يعرف القدر المفرغ كله على وجه الضبط .

عرض الموضوع على محكمة إستئناف مونبلييه ، وتطرق البحث إلى العادة ٣٠٦ تجاري فرنسي التي تحرم للناقل من حبس البضاعة في السفينة لضمان إستيفاء الأجرة ، فقضت أن على المرسل إليه

٣٥٦ - ويفترض تطبيق هذه الشروط كلها القيام بعمليات وزن أو قياس أو غير ذلك للتحقق من مقدار البضاعة المتخذ أساساً لحساب الأجرة، فمن الذى يتحمل نفقات هذه العمليات من الطرفين، الناقل أم المستأجر والمرسل إليه؟ ... المرجع فى ذلك للإتفاق، وإلا فللعرف، زكثراً ما تشير عادة الميناء الذى تتم فيه العملية إلى تقسيم تكاليفها مناصفة بين الطرفين.

وتتبع فى كيفية إجراء هذه العملية عادة الميناء الذى تتم فيه. ولكى تنفذ هذه العملية على الطرفين يلزم أن تكون حضورية، أى بحضورهما أو بحضور مندوب عن كل منهما أو بعد دعوة كل منهما للآخر، فإذا إنفرد الربان بها دون حضور مندوب المرسل إليه أو على الأقل دون دعوته بشكل صحيح لإرسال مندوب لحضورها لم تكن نافذة على المرسل إليه الذى له أن يتمسك بدفع أجرة القدر الذى يقر أنه تسلمه. هذا، وتقول مشاركة لوتسييا أن «هذه المشاركة أبرمت على أساس أجرة قدرها كذا عن كل طن ١٠٠٠ كيلو جرام مفرغ- مشحون (م ٤)، كما تشير مشاركة جنكون أن الأجرة تدفع عند التفريغ على أساس القدر المسلم- المفرغ (م ١ فى آخرها).

- ويغلب أن يتفق على دفع الأجرة بعد التسليم أو عنده وليس أثناء أو قبل التفريغ وذلك بسبب سرعة عمليات التفريغ.

٣٥٧ - **العوامل المؤثرة فى دين الأجرة** : الأصل أن الأجرة حق للمؤجر متى نفذ على الوجه السليم إلزامه كما هو وارد بالعقد أو العرف أو القانون، وأن مقدارها متى تحدد فلا يجوز الرجوع بعد ذلك فيه، والأصل كذلك أن على المستأجر تنفيذ إلزامه بدفع الأجرة.

وما لم تسلم البضاعة أو توضع تحت تصرف المرسل إليه فى مكان الوصول فلا أجرة، أو هلكت بسبب خطر مستثنى فهذا الخطر يرفع عنه المسؤولية عن هلاك البضاعة ولكنه لا يعطيه فوق ذلك حقاً فى الأجرة.

دفع الأجرة كاملة قبل إستلامه البضاعة على أساس القدر المذكور فى سند الشحن على أن يعاد النظر فيما دفع، إذا اتضح عند الانتهاء من التفريغ وجود فرق بين القدر المذكور عند الشحن وذلك المفرغ، انظر كذلك لوكليز فى كتابه رقم ١١٢.

وتستحق الأجرة متى وضعت البضاعة تحت تصرف المستأجر بحالة تجارية صالحة ولو كانت معيبة ، والعلاج أمامه رفع دعوى بالتعويض عما أصاب البضاعة ، فليس له أن يدعى للمقاصة بين الأجرة وبين التعويض .

والمقصود أن تصل البضاعة صالحة تجارياً ، فلو كانت غير ذلك ما استحققت الأجرة ، مثلاً بلع بلله ماء البحر أو طوب وصل تراباً فلا أجرة . والأصل أن يتزامن الإلتزامان ، فيستحق المؤجر أجرته متى وضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المرسل إليه فى مكان الوصول ، أو تعذر عليه بسبب فعل أو خطأ من المرسل إليه .

فإذا لم ينفذ أحد الطرفين - لسبب ما - إلتزامه فما أثر ذلك على دين الأجرة ؟

تقضى القواعد العامة أن عدم تنفيذ أحد الطرفين إلتزامه يسمح للطرف الآخر بالإمتناع بدورة عن تنفيذ إلتزامه إن لم يكن قد نفذه بعد ، وهذا هو الدفع بعدم التنفيذ ، وبأن يطلب إلى القضاء الحكم بفسخ العقد لكى يتحلل من إلتزامه ، وبتعويض عما أصابه من ضرر لهذا السبب ، كما يكون له - بدلاً من طلب الفسخ - أن يصمر على طلب الحكم بإلزام الطرف المتخلف عن التنفيذ تطبيقاً للقوة الملزمة للعقود ، ومعنى هذه القواعد فى خصوص عقد مشاركة لإيجار السفينة أن المؤجر الذى لا ينفذ الرحلة المتفق عليها بخطأ منه لا يكون له حق فى الأجرة ، ويلزم بتعويض الشاحن عما يصيبه من ضرر يسبب ذلك ، وبالمقابلة فإن الشاحن الذى يتسبب بخطئه فى منع تنفيذ العقد يظل ملزماً بدفع الأجرة كاملة .

ويطبق القانون البحرى المصرى هذه الأصول العامة على المشاركة بالرحلة تطبيقاً راعى فيه - إلى حد كبير - ظروف الملاحة والتجارة البحرية ، وما جرى عليه العرف فيها . كما أن المشاركات كثيراً ما تورد على هذه القواعد العامة وعلى التنظيم الذى وضعه القانون البحرى تعديلات توافق مصالح الطرفين أو أحدهما ، وهو ما يجوز لأن قواعد القانون فى هذا الشأن ليست لها صفة أمرة .

ولنعرض أولاً لحكم القانون البحرى ، ثم لأهم الشروط الدارجة فى العمل .

أولاً: عدم التنفيذ من جانب المؤجر

المبدأ :

٣٥٨ - وضعت المادة ٢/١٩٤ من القانون البحرى المصرى القواعد العامة بقولها «لا تستحق الأجرة إذا هلك البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة» .

والمعنى المقصود أصالة بهذا النص انه يلزم لاستحقاق الأجرة ان تسلم البضاعة بالفعل أو أن توضع تحت تصرف صاحب الحق فيها ، فإن لم يحصل ذلك فلا أجرة للناقل . هذا هو الأصل ، وفيه تفصيل وعليه إستثناءات .

ويقوم هذا الأصل على أن عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه فى ميناء الوصول مرجعه سبب أجنبى من المؤجر أو خطأ من المؤجر أو تابعيه الذين يسأل عنهم فيكون جزاء ذلك عدم إلتزام المرسا إليه بتنفيذ إلتزامه المقابل للانتفاع بالسفينة فى نقل البضاعة ومعنى ذلك إعفاؤه من دفع الأجرة ، وهذا تطبيق للقواعد العامة .

وفى تطبيق هذا المبدأ على بعض الحالات أسئلة كثيرة :

٣٥٩ - الهلاك الجزئى للبضاعة أو تلفها : لاشك فى

مسئولية المؤجر إذا أصاب البضاعة تلف أو نقص لا هلاك ، لكن هل يضيع عليه الحق فى الأجرة رغم انه وضع البضاعة - وأن تكن ناقصة أو تالفة - تحت تصرف المرسل إليه فى ميناء الوصول ؟ ... أم يمكنه المطالبة بالأجرة على أن تسوى الدعوى بمسئوليته عن هذا التلف على استقلال ؟ يرى ريبير أن الاجابة على هذا السؤال تتوقف على المسلك الذى يتخذه الشاحن من العقد ، فإن طلب فسخه وحكم به بذلك سقط حق المجهز فى الأجرة لأنه «عندئذ لم ينفذ إلتزامه» كما يحدده العقد ، ولكن القضاء عموماً لا يقضى بالفسخ لعدم التنفيذ الجزئى إذا كان القدر الذى لم ينفذ غير جوهرى وكان ما نفذ قد حقق فائدة كبيرة للدائن بالالتزام وهو هنا المرسل إليه ، ويكتفى بالحكم بالتعويض عن الضرر الذى وقع ، وبتطبيق هذه المبادئ على مشارطة الإيجار بالرحلة نقول انه ما دامت البضاعة

قد وصلت وإن معيبة أو ناقصة فقد نفذ الناقل إلتزامه الأساسي وهو النقل ، ويكون للقضاء السلطة التقديرية فيقضى بالفسخ إن كان الجزء الهالك أو الناقص كبيراً بحيث لا يكون للعمل الذى قدمه المؤجر فائدة جديه للمستأجر^(١).

ولتأييد هذا المعنى يمكن أن نسوق نص المادة ١٩٥ من القانون البحرى التى تقضى أنه « لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو أصابها نقص فى قيمتها أو فى مقدارها أثناء السفر » ، فيفهم من هذا النص بطريق غير مباشر أن على المستأجر وفاء إلتزامه بدفع الأجرة ولو كان ثمة محل لمسئولية المجهز ، فهذه المسئولية لا تبرر إعفاء المستأجر من دين الأجرة . وللنص معنى آخر هو المقصود به أصالة سنراه فيما بعد^(٢).

التأخر فى الوصول :

٣٦٠ - لا تشير نصوص القانون الجديد إلى جزاء تأخر السفينة فى الوصول ، ولا إلى متى تعتبر متأخرة ومتى لا تعتبر كذلك ، ولذا فإنه فى خصوص المسألة الأخيرة يكون النظر إلى شروط العقد وما يقضى به العرف وهل حدد موعداً حتمياً للوصول أم على سبيل التقريب أم لم يحدد شيئاً على الإطلاق . ويرجع إلى هذه المصادر كذلك فى معرفة ما إذا كان التأخير الذى حصل يعد خطأ يسأل عنه المؤجر أم لا . ويعتبر التأخير تخلفاً جزئياً من المؤجر عن تنفيذ إلتزامه ، والأصل أنه لا يكفى للقضاء بفسخ العقد (أشارت إلى ذلك م ٢٩٥ (تجارى فرنسى) : ، مالم يكن التأخير مبالغاً فيه بحيث لم تعد للمستأجر مصلحة فى تنفيذ العقد على النحو الذى تمت به الرحلة ، فعندئذ يقضى بفسخه ويسقط حق المؤجر فى الأجرة وبإلزامه تعويض المستأجر .

(١) وميمير ٢ - ١٦١٦

(٢) ويرى الانجليز أن المؤجر إذا إنحرف بالسفينة إنحرافاً غير مشروع فقتت السفينة أجرتها المتفق عليها فى العقد ، لكن إذا سلمت البضاعة فى مكان الوصول سالمة إستحققت أجراً معقولاً . كذلك إذا إنتهت المشاركة بسبب غلق قناة السويس إستحق المؤجر أجراً معقولاً لتوصيله البضاعة لمكان الوصول بطريق رأس الرجاء الصالح ولكنه لا يستطيع المطالبة بالأجر المتعاقدى .

هذا ومتى كانت الأجرة مقدرة بعدد الأيام التي تستغرقها الرحلة فمن الواضح أن تأخير الرحلة لا يستتبع زيادة في الأجرة عن الأيام الزائدة على المدة المتفق عليها متى كانت هذه الزيادة - أى التأخير - بخطأ المجهز .

٣٦١ - إستثناءات : مادة ١٩٤ - (١) لاستحقاق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال .

(٢) والثاني ، إذا اضطرب الربان لبيعها (أى بيع البضاعة) أثناء السفر بسبب العيب (فيها) أو التلف .

(٣) إذا أمر باتلافها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها في السفينة .

(٤) تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى فعل الناقل .

(٥) إذا أقيمت البضاعة في الطريق أو ضحى بها لسلامة السفينة والرحلة طبقاً لشروط للخسارة المشتركة .

(٦) لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميته أو قيمتها أثناء السفر (فعليه دفعها ويبقى موضوع المسؤولية عنها قائماً ومنفصلاً عن الإلتزام بدفع الأجرة) (م ١٩٥) .

ثانياً : عدم تنفيذ العقد بفعل المستأجر^(١)

٣٦٢ - الأصل العام : (١) إذا كان عدم تنفيذ العقد على النحو المتفق عليه سببه خطأ من المستأجر فلن هذا الأخير يظل ملزماً بدفع

(١) نصوص المجموعة المصرية :

المادة ١٠٦ - إذا لم يشحن مستأجر السفينة فيها شيئاً في ظرف الميعاد المعين في سند الإيجار أو في القانون فيكون للمؤجر الخيار بين أن يطلب التعويض المقرر للتأخير في سند الإيجار أو تعويضاً يقدره أهل الخبرة إن لم يحصل الاتفاق عليه في السند المنكور وبين أن يسسخ سند الإيجار ويطلب من المستأجر نصف الأجرة ونصف غيرها من المنافع المتفق عليها .

ويجوز أيضاً في الحالة المنكورة للمستأجر الذي لم يشحن شيئاً في ذلك الميعاد أن يتنازل عن سند الإيجار قبل ابتداء الأيام المجعولة علاوة على المدة المقررة لوقوف السفينة فيها للشحن بشرط أن يدفع لمؤجرها أو قبولاتها نصف الأجرة ونصف غيرها من المنافع المتفق عليها في سند الإيجار .

الأجرة ، كما يلزم بتعويض المؤجر إن كان لذلك محل . والأصل أن المؤجر يتلقى تعويضاً كاملاً متى قبض أجرته ، ولكن في حالات خاصة قد يكون هناك ضرر إضافي يلزم جبره ، مثلاً إذا لم يقدم المستأجر أى حمولة واضطر المؤجر إلى تسيير السفينة فارغة فإنه يتحمل مصاريف لتدبير ثقلات تحفظ للسفينة توازنها ، أو إذا تكلف نفقات في سبيل الاستعداد لإجراءات خاصة لرص البضاعة ، أو إذا اضطر بعد تخلف المستأجر إلى تعديل وإعادة تستيف البضائع الأخرى التي على السفينة .

(٢) ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها

= المادة ١٠٧ - إذا لم يشحن المستأجر في الميعاد المعين إلا بعضاً من البضائع المتفق عليها في سند الإيجار يكون للمؤجر أيضاً الخيار بين طلب التعويض المبين في المادة السابقة وبين سفره بما شحن من البضائع وفي هذه الحالة الأخيرة تكون جميع الأجرة مستحقاً للمؤجر

وحيث أنه ليس للمجهز الدائن بتعويض عن التأخير في عمليات الشحن أو التفريغ وبتعويض نصف الأجرة المقرر عن تخلف المستأجر عن الشحن ، ليس لهذا الدائن المطالبة بالفوائد القانونية عن هذه المبالغ ، فهذه الفائدة تستحق ليس من وقت حدوث الواقعة الناشئة ولكن - في حالة التحكيم - من تاريخ الاتفاق على التحكيم الذي يحل محل المطالبة القضائية

تحكيم ٢٠ ديسمبر ١٩٥٧ بحري ١٩٥٨ ص ٢٢٥

ومن القضاء المصري

، أنه لا يشترط الضرر للحكم بالتعويض المنصوص عليه في المادة ١٠٦ من القانون التجاري البحري في حالة عدم شحن مستأجر السفينة لشيء في الميعاد . إذ من المقرر أن الناقل يستحق هذا التعويض ولو لم يلحقه ضرر ، كما أنه لا يستحق تعويضاً كبيراً إذا ثبت أن الضرر الذي لحقه يتجاوز نصف الأجرة . وذلك كله خلافاً للقواعد العامة المقررة في القانون المدني

«ومن المقرر أن الفوائد القانونية لا تستحق عن التعويض إلا من تاريخ الحكم النهائي به باعتبار أن مبلغ التعويض لا يكون معلوم المقدار وقت الطلب في معنى المادة ٢٢٦ مبنياً إلا أن هذا المبدأ لا ينطبق على حالة المطالبة بالتعويض القانوني المنصوص عليه في المادة ١٠٦ من القانون التجاري البحري الذي يستحقه الناقل في حالة عدم قيام المشتاجر بالشحن في الميعاد . ذلك أن التعويض في هذه الحالة يعتبر معلوم المقدار وقت الطلب إذ هو تعويض قانوني حددته المادة ١٠٦ سالفه الذكر بنصف الأجرة المتفق عليها ، ويسمى على ذلك أن الفوائد القانونية عن هذا التعويض تحسب من تاريخ المطالبة القانونية حتى السداد »

بستئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية لسنة ٦٠ ص ٦

لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها فى السفينة .

(٢) وتستحق الأجرة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه .

هذا هو الأصل ، ولننظر إلى بعض حالات عملية .

٣٦٣ - تخلف المستأجر عن تقديم الحمولة : إذا لم يقدم المستأجر - بالكيفية والشروط المتفق عليها - الحمولة وفسخ العقد بسبب ذلك فإنه يلزم بالتعويض عن الضرر . الذى يكلف الناقل بإثبات حصوله ومقداره على الايجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها (م ١٨٢) .

وكان حكم المجموعة المصرية (فى م ١٠٦) يجيز للمستأجر حق التخلص من المشاركة بأن يدفع للمؤجر - على سبيل التعويض - نصف الأجرة والمنافع الأخرى المتفق عليها ، وهو تعويض حدده المشرع جزافاً على أساس أنه الربح الصافى الذى كان يحققه المؤجر من تنفيذ العقد . وهذا الحق للمستأجر يقوم على أساس أن المستأجر قد لا يتمكن - فى آخر لحظة - من تدبير الحمولة اللازمة أو قد تتغير حالة السوق فيكون من مصلحته العدول عن إرسال البضاعة إلى المكان الذى كان يريد إرسالها إليه ، ولهذا قدر المشرع ضرورة تمكينه من التخلص من عقد أصبح بالنسبة له كارثة كبيرة .

وينتقد الشراح هذا الحل ، على أساس أنه رخصة إستثنائية مقررة للمستأجر دون أن يقابلها حق مماثل للمؤجر . ويقول القانون الجديد فى المادة ١٨٩ «يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة فى أى وقت قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لايجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها .

٣٦٤ - تقديم جزء فقط من الحمولة للشحن : الفرض هنا أن المستأجر اتفق على تقديم حمولة معينة نظير اجرة معينة إجمالية ولكنه لم يقدم سوى جزء من هذه الحمولة المتفق عليها ، وقد عرض لهذا الفرض المادة ١٨٦ من القانون المصرى الجديد فقالت «إذا لم يشحن المستأجر

كل البضائع المتفق عليها إلترزم بدفع كامل الأجرة، أى أنه يدفع الأجرة المقررة للبضاعة التى شحنت ويدفع أجرة البضاعة التى لم تشحن مع أن مكانها فى السفينة يظل فارغاً خالياً ولهذا تسمى هذه الأجرة الأجرة على الفارغ Dead Freight . وبالطبع ليس له أن يشكو من هذا الحكم فالسفينة أو الجزء المؤجر منها تحت تصرفه على أى حال سواء قدم كل البضاعة أو جزءاً منها (المادة ٨ من قانون ١٩٦٦ الفرنسى) .

وكان ذات النص المتقدم - فى صيغته الأولى - يلقى عبئاً آخر ، فالسفينة التى تستعد لشحن حمولة كاملة قد تتكلف نفقات لا تتحملها إذا كان المقصود هو شحن جزء فقط من الحمولة ، لذا كانت المادة ١٦٩ تقضى إلترزامه بدفع كامل الأجرة : «بالإضافة إلى النفقات التى تحملتها السفينة لشحن البضائع كاملة» ، ومثال ذلك أن تكون قد إستأجرت أو اوناشأ ضخمة أو تعاقدت على أنوار لتستيف البضاعة كلها أو انتظرت مدة طويلة فى الميناء إنتظاراً لباقي الحمولة حتى أعلن المستأجر أنه يكتفى بما شحن . وبالمقارنة إذا كانت السفينة قد وفرت نفقة معينة بسبب عدم شحن كامل البضاعة فإن هذا الوفر يحسب لصالح المستأجر ويخصم مما عليه من الأجرة ، وكانت المادة ١٦٩ تقول «وتحسب للمستأجر المصاريف التى إقتصدها السفينة . . .» .

وقد يحدث أن يتمكن المؤجر من التعاقد مع إشخاص آخرين على نقل بضائعهم فى المكان الخالى من السفينة والذى لم يشغله المستأجر الأول ، فعندئذ تكون أجرة هذه البضائع من حق المستأجر الأول ، ولكن المشرع قدر أن هذه الأجرة الجديدة تم التعاقد عليها بفضل الربان أو الوُجر وأن السفينة تتحمل نفقات فى إتمام العمليات المتعلقة بها ، فمن العدل أن يكون للسفينة فيها نصيب ، ولهذا كان النص يضيف أن يكون للمستأجر ، فضلاً على المصاريف التى اقتصدها السفينة بسبب عدم شحن كامل الحمولة . وكانت المادة ١٠٥ من المجموعة البحرية الملغاة ، إذا كانت السفينة مستأجرة كلها ولم يشحنها مستأجرها بقدر جميع حمولتها لايجوز للقبودان أن يأخذ بضائع آخر بدون رضا المستأجر فإن صار تتميم حمولة السفينة ببضائع آخر تكون أجرة هذه البضائع لمن استأجر السفينة كلها .

أما المادة ١٨٧ من القانون الجديد فتقول لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته .
وطبقاً للمادة ١٨٨ ، لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر .
وواضح أن المستأجر يكون له الحق في التعويض عما أصابه .

ثالثاً : عدم التنفيذ بسبب قوة القاهرة

القاعدة :

متى تسببت قوة القاهرة في منع تنفيذ إلتزام أحد الطرفين إنقضى إلتزام الطرف الآخر المقابل له ، فمتى منعت قوة القاهرة تنفيذ العقد سقطت إلتزامات الطرفين ولم يكن لأحدهما رجوع على الطرف الآخر .

تقول المادة ١٨١ : يفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة القاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلًا أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة .

وطبقاً للمادة ١٩٢ إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة .

وتقضى المادة ١٩٣ أنه إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه ، ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة القاهرة ويتحمل المستأجر المصروفات .

٣٦٥ - تقول المذكرة الايضاحية : أما المستأجر ، فإلتزامه

الأساسي هو دفع الأجرة . وتكلمت المادتان ١٩٢ و ١٩٣ في الظروف التي قد تطرأ فتعفيه من هذا الإلتزام أو تجيز له طلب تخفيض الأجرة .

فنصت المادة ١٩٢ على إستحقاق الأجرة كاملة ولو توقفت السفينة بعض الوقت عن العمل بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو إزدحام أرصفة الميناء . ومع ذلك إذا إصابت السفينة بضرر واحتاج إصلاحها مدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة .

وأبرأت المادة ١٩٣ المستأجر من الالتزام بنفع الأجرة إذا هلكت السفينة أو صارت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر أو تابعيه .

شرط استحقاق الأجرة في جميع الحالات :

(ship lost or not lost):

٣٦٦ - يقصد بهذا الشرط الاتفاقى أن الأجرة تستحق للناقل ولو لم تصل البضاعة وتسلم لصاحب الحق فيها متى كان ذلك راجعاً إلى سبب أجنبي عن الناقل ، فالأصل فى هذه الحالة أن لا تستحق للناقل أجرته ويكون هدف الشرط إذن هو الخروج عن هذا الأصل لصالح المؤجر . وهذا الشرط صحيح طبقاً لنص المادة ١/١٩٤ التى تقول : لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا انفق على إستحقاق الأجرة فى جميع الأحوال .

ولا يلزم أن يفرغ هذا الشرط فى عبارة خاصة ، بل يمكن التفتيش عنه فى عبارات الطرفين (نقض فرنسى ٢ يوليو ١٩٢٧ ملحق دور ٥ ص ٤٠٧) فهو يستفاد مثلاً من النص فى المشاركة على حساب الأجرة على أساس قدر البضاعة وقت الشحن ، ولكنه لا يفهم من وجود شرط بإعفاء المؤجر الناقل من المسؤولية عن أخطاء تابعة ، إذ أن هذا الشرط الأخير لا علاقة له بدين الأجرة وإنما هو - طبقاً للرأى الغالب - يجعل من أخطاء التابعين سبباً أجنبياً عن الناقل يقطعه علاقة التبعية فلا يسأل الناقل عنها ويقتصر أثره على ذلك ، أى أن الشاحن يبرأ من دفع الأجرة ولكن لا يكون له أن يطالب الناقل بأى تعويض ، وبعبارة أخرى فهو يعفى الناقل من المسؤولية ولكن لا يخوله فوق ذلك الحق فى الأجرة الذى يسقط بحكم القواعد العامة .

وهذا وإذا لم يمكن تقرير وجود الشرط بتفسير العقد فلا يمكن القول به إستناداً إلى العرف ذلك أن العرف جرى على اشتراطه ولكنه لم يجر على إفتراضه .

ويرتب الشرط اثره أى يبقى الإلتزام بدفع الأجرة بغض النظر عن مصير البضاعة المشحونة ، سواء نفذ العقد بنقلها أو لم ينفذ ، بشرط أن تكون البضاعة قد شحنت ، وبشرط أن لا يكون عدم التنفيذ راجعاً إلى خطأ الناقل أو خطأ أشخاص يسأل عنهم^(١) .

(١) ولذا يستحق على الشحن دفع الأجرة بمجرد الشحن . لكس ٢٢ أكتوبر ١٩٢٢ ملحق ٢ ص ٨٧١ . ويتفق هذا الشرط مع شرط دفع الأجرة على سلس القدر المفرغ أو المسلم ، وإذا ورد الشرطان معاً فإن القضاء يطلب هذا الشرط الأخير أو الشرط يحسب ما يصل إليه تفسير العقد .

(٢) الأجرة الجزائية lump freight

تستحق للمؤجر أجرته كاملة متى وصلت الحمولة بالسفينة الناقلة أو بسفينة أخرى نقلت إليها . وكذلك حيث تقش السفينة فى إتمام رحلتها ويفقد جزء من الحمولة بسبب خطر مستثنى أى لا يسأل عن المؤجر فله أجرته كاملة .

وإذا شرط أن الأجرة الجزائية تستحق on right delivery فهذا معناه أنها تستحق ليس عند تسليم الحمولة المشحونة بل عند تسليم كامل الحمولة التى وصلت .

وتستحق الأجرة كاملة متى وصلت السفينة إلى مكان الوصول للمعين له حتى ولو فقد جزء من الحمولة بسبب غير الأسباب المستثناة ، وحتى لو كانت الحمولة التى شحنت مغايرة للحمولة التى انصبت عليها المشارطة .

الأجرة المقدمة advance freight يجب التفرقة بينها وبين القرض الذى يدفعه المستأجر للاتفاق منه على الرحلة .

ولا تستحق أى اجرة إذا شرط completely earned on shipment إذا لم تشحن أى بضاعة .

الأجرة التنسبية pro rata : أى الأجرة المتناسبة مع الرحلة أو مع البضاعة التى سلمت إذا توقفت البضاعة فى ميناء متوسط وإذا كان للمرسل إليه خيار بين تسليمها فيه وبين إرسال الربان لها بوسيلة أخرى ووافق الربان على أن يتسلمها المرسل إليه فى الميناء المتوسط ، أما لو أمر الربان على تركها هناك أو على بيعها فى الطريق ففضل المرسل إليه أخذها فلا اجرة

أجرة الرجوع Back freight إذا تعذر تسليم البضاعة فى مكان الوصول لسبب لا دخل للربان فيه كتخلف المرسل إليه عن الاستلام واضطر الربان إلى إعادتها إلى مكان الشحن فإن له اجرة تسمى الأجرة العكسية أو اجرة الرجوع بالإضافة إلى اجرة الذهاب .

وللمستأجر أن يفرغ بضاعته فى الطريق لكن يكون عليه أن يدفع الأجرة كاملة ومساريف العملية (م ١٩٠ مصرى) (م ١٧ قانون ١٩٦٦ لفرنسى) .

المبحث الثاني احكام الوفاء بالأجرة

٣٦٧ - نعرض هنا لأهم المشكلات التى تتور بصدد الوفاء بدين الأجرة فى المشاركة بالرحلة ، تاركين القواعد العامة لما سبق أن ذكرناه فى الفصل الخاص بالاحكام العامة المشتركة بين مشارطات إيجار السفينة . فنعرض للدائن بالأجرة ، والمدين ، وكيفية الوفاء به من حيث زمانه ومكانه وظروفه الأخرى .

اما ضمانات الوفاء بهذا الدين وسقوط الحق فى المطالبة به فنحيل فيهما إلى ما سبق بيانه فى القواعد العامة .

٣٦٨ - الدائن بالأجرة : الدائن بالأجرة هو المؤجر ، الطرف الذى يتعهد - فى عقد المشاركة - بوضع السفينة أو الجزء المتفق عليه منها تحت تصرف المستأجر ، سواء كان مالكاً للسفينة أو لا .

٣٦٩ - المدين : المدين بدين الأجرة هو المستأجر أى الطرف الآخر فى المشاركة ، وهو المدين الأصلي لأنه هو الذى أبرم العقد وتعهده فيه بدفعها ، إما فوراً وإما عند التفريغ ، ولا يعفى من إلتزامه هذا إلا بإتفاق قاطع فى هذا المعنى .

والمستأجر هو المدين الوحيد بالأجرة فى المشاركة الزمنية ، اما فى المشاركة بالرحلة فتتعدد المسألة بسبب أن الرحلة قد تنصب على نقل بضاعة لحساب الغير بسند شحن ، فيكون ثمة محل لتحديد المدين بالأجرة ، كما يثور السؤال كذلك فى حالة الإيجار من الباطن .

حالة تاجير السفينة من الباطن :

٣٧٠ - فى هذه الحالة يبقى المستأجر الأصلي مسؤولاً قبل المؤجر عن الإلتزامات الناشئة عن العقد (م ١٥٧ من القانون المصرى) . ومعنى ذلك أن المستأجر يظل مسؤولاً عن وفاء الأجرة الناشئة من عقد المشاركة بينه وبين المؤجر الأول . ولكن ما ركز المستأجر من الباطن ؟ ... يمكن للمؤجر أن يطالبه بماله ضد المستأجر وذلك بطرق متعددة :

١ - فله أولاً أن يقاضيه بالدعوى غير المباشرة أى مستعملاً دعوى المستأجر ضد المستأجر من الباطن ، وهى دعوى تفترض أن المستأجر من الباطن لا يزال مدينًا للمستأجر ، وتعرض هذه الدعوى غير المباشرة لما يكون للمستأجر من الباطن أن يدفع به دعوى المستأجر عليه .

٢ - وتقادياً لهذه الدفوع قرر القضاء للمؤجر دعوى مباشرة ضد المستأجر من الباطن^(١) ويقره الفقه^(٢) .

وقد حار الرأى فى تفسير هذه الدعوى المباشرة^(٣) . خلافاً للقانون المصرى (م ٣/١٥٧) .

دون الإخلال بقواعد المسؤولية التقصيرية (م ٣/١٥٧) .

٣٧١ - **المرسل إليه** : كثيراً ما يتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول وعندئذ يدفعها المرسل إليه ، فلن كان هذا المرسل إليه وكلياً عن المستأجر أو كان هو نفسه المستأجر كما لو كانت البضاعة مرسله من شركة إلى فرعها فإنه يدفعها بوصفه ممثلاً للمستأجر ولا تجوز مطالبة شخصياً . أما إذا كان شخصاً مستقلاً عنه فهو يدفع عن نفسه وبوصفه ملزماً بدين شخصى كما لو كان مشترياً للبضاعة من المستأجر الذى شحنها لحسابه .

ويقوم سبب إلزام المرسل إليه بالوفاء لحساب نفسه من سند الشحن وعملية إستلام البضاعة ذاتها ، فالريان لا يسلم البضاعة إلا تحت شرط إستيفاء أجرة نقلها ، والمرسل إليه الذى يطالب بإستلامها يتعهد بهذا الطلب بوفائها فإلتزامه إذن لا ينشأ من عقد المشاركة أو عقد النقل بل من الاستلام بحيث أنه لو لم يطلب إستلامها فلا إلزام عليه . ولا يجبر على إستلامها ولا على وفاء أجرة النقل . هذا هو الراجح^(٤) وتقول المذكرة الايضاحية للقانون أن مصدر إلزامه هو سند الشحن ذاته .

(١) سم إسكندرية ٧ أبريل ١٩٢٦ دور ١٥ ص ٢٨٨ .

(٢) ديجاردان ٣ رقم ٧٦١ و ٨٢٦ ، دانجون ٣ - ١٠٠٧ ، ليون كان وريتوه - ٦٢٨ ، ريبير ٢ - ١٦٥٨ ، وانظر شوفو رقم ٦٤١ .

(٣) انظر خلاصة دانجون ٢ - ١٠٠٧ .

(٤) ريبير ٢ - ١٦٦١ .

٣٧٢ - ولكن ما مركز المستأجر؟ .. هل يبرأ لمجرد كون المرسل إليه شخصاً مستقلاً عنه ويمكن للمؤجر أن يطالبه بدفع الأجرة؟ لا ، لأنه حتى لو ثبت قبول المرسل إليه مقدماً وفاء الأجرة فإن مجرد هذا التعهد لا يبرئ المستأجر فذلك لا يكون إلا بتجديد الدين بتغيير المدين والتجديد لا يفترض ، بمعنى أنه لا يفترض تنازل المؤجر عن حقه في مطالبة المستأجر - مدينه الأصلي بمقتضى العقد - لمجرد أن بإمكانه مطالبة شخص آخر بالوفاء . يمكن استنتاج هذا الحل بالقياس على المادة ١٥٧ من القانون البحرى المصرى ، نقول بالقياس على المادة ١٥٧ من القانون البحرى المصرى لأن هذه المادة لا تنطبق على الحالة موضوع البحث ، فهي خاصة بالاعيجار من الياطن أو بتنازل من جانب المستأجر عن حقوق باشئة له من المشاركة ، أما حالتنا فتفترض أن المستأجر لم يفعل شيئاً من ذلك بل أن المؤجر هو الذى أصدر سندات الشحن لصالح اشخاص من الغير أو لصالح المستأجر وهذا نقلها إلى غيره ، وبذا وجد المؤجر نفسه امام اشخاص يطالبونه بمقتضى تعهده هو المدين فى سنوات الشحن - وهكذا يظل المستأجر مديناً بمقتضى المشاركة ، كما يصبح المرسل إليه كذلك مديناً بمقتضى سند الشحن الذى يربطه المؤجر ، ولكن لما كان الالتزام كل من هذين الشخصين منصباً على محل واحد فإن الدين يتقضى إذا وفاء أحدهما ، وهذه صورة الإلتزام التضامى (انظر م ٢١٩) .

ولكن هل معنى ذلك أن مركز المستأجر يتساوى مع مركز المرسل إليه ، بحيث يكونان متضامنين فى الدين يمكن للمؤجر أن يطالب أى منهما بالدين كله حسب اختياره ؟ .. الرأى فى فرنسا يجب بالنفى ، ويعتبر المستأجر فى هذه الحالة مجرد مدين احتياطى ليس للمؤجر مطالبة إلا عند تخلف المرسل إليه ويكون مركزه إذن فى مركز الكفيل للمدين الأصلي وهو المرسل إليه ، وقد طبق بعض القضاء الفرنسى هذا النظر عندما رفض رجوع المجهز على المستأجر متى كان المجهز قد تسبب بخطئه فى ضياع فرصة مطالبة المرسل إليه^(١) .

(١) مرسيليا التجارية ٣ ماير ١٩٢٦ ملحق دور ٥ ص ٤٩١ ، ريبير كذلك فى نفس المعنى ٢ - ١٦٦٢ ، والمادة ٥٠١ من القانون الهولندى .

اما اذا لم تكف البضائع لوفاء جميع ما ذكر فيبقى للربان الحق فى مطالبة الشاحن بالباقي .

وتثور نفس المناقشة - كما سنرى - عند التعرض للمدين بالتعويض المستحق عن التأجر فى عمليات الشحن والتفريغ ، وهو يعامل معاملة الأجرة كما يقضى بذلك القانون المصرى (م ٣/١٥٧) والقضاء الغالب فى معظم الدول ، والمادة ١١ من القانون الفرنسى (١٩٦٦) .

والذى نراه انه فى خصوص مدى مسئولية المستأجر فى حالة سند شحن صادر من المؤجر - تنفيذاً للمشاركة - وموقع عليه منه أو من ممثله وفى ظل النصوص التى تخول المؤجر حقاً فى حبس البضاعة وإمتيازاً على ثمنها ، نقول أن من الممكن إعتبار المرسل إليه الذى يطالب بإستلام البضاعة إستناداً إلى سند الشحن هو المسئول الأول عن الأجرة وملحقاتها ، فإذا تعذر على المؤجر - ودون خطأ منه - إستيفاء حقوقه عن طريق البضاعة كان له الرجوع على المستأجر بمقتضى المشاركة مطالباً بما لا يزال مستحقاً له .

(لاحظ أن نص المادة ٢١٩ يقول : يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول التزم أيضا بأدائها من له حق فى تسلّم البضاعة إذا قبل تسلمها) .

الأصل إذن فى القانون هو بقاء المستأجر - فى جميع الحالات - مسئولاً أمام المؤجر عن تنفيذ الإلتزامات الناشئة من المشاركة . وهو الأصل كذلك طبقاً لما تجرى عليه نصوص المشاركات (انظر المادة ٩ من مشاركة لوتيسيا) ، ونصت عليه كذلك قواعد أثينا (م ٩ باب التأخر فى العمليات) ، وإن كان من الجائز أن ينص فى العقد على إعفاء المستأجر من المسئولية عن الأجرة وملحقاتها بمجرد شحن البضاعة ونشوء إمتياز للنقل عليها وهو الشرط المسمى « Cesser Claves » ^(١) (أنظر ماسيلي) .

(١) ومعنى الشرط أن يبرا المؤجر إلتزامه بدفع الأجرة والمصاريف وغيرها من أعباء تفريغ البضاعة متى نشأ للمؤجر حق على البضاعة يضمن هذه الحقوق فى مواجهة البضاعة . فيقال أن مسئولية Cesse عند هذه اللحظة أى لحظة نشأة الضمان .

المبحث الثالث

كيفية الوفاء بالأجرة

٣٧٣ - لمن يكون الوفاء : يجرى العمل على دفع الأجرة لوكيل المؤجر ، وهو أمين السفينة ، ويمكن كذلك - وإن كان نادراً - أن تدفع للربان بوصفه ممثلاً للمجهز^(١) مفوضاً في قبضها .

٣٧٤ - مكان الوفاء وزمانه : الأصل أن تستحق الأجرة في ميناء الوصول لأن الغالب أن تحدد على القدر المفرغ مادام أن الحوادث الطارئة أثناء الرحلة قد تؤثر على الحق ذاته أو على مقداره ، ولهذا تدفع عند إستلام المرسل إليه البضاعة أى بعد إتمام عمليات الوزن أو القياس أو العد .

فإذا كان بالمشاركة شرط باستحقاق الأجرة في جميع الحالات فهي تدفع عند توقيع سندات الشحن إذ عندئذ تعرف كمية البضاعة المشحونة بالضبط .

وقد تكون الأجرة مقدرة على أساس القدر المفرغ ولكنها تدفع عند الشحن على أساس مبلغ يحدد بصفة مؤقتة على أن يعاد النظر فيه عند التفريغ ..

وكثيراً ما يتفق على أنه ولو كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن المستأجر يعجل للربان - متى طلب منه - ثلث الأجرة نقداً عند توقيه السندات ويدفع الباقي عندما يتسلم المرسل إليه البضاعة ويقر بمطابقتها

للمشحون^(٢) . والأصل إنه إذا لم يرد شرط مخالف أن يرد المبلغ الذي دفع مقدماً إلى من دفعه إذا لم تستحق الأجرة للمؤجر^(٣) .

(١) بيجاربان ٣ - ٨٢٧ . فرمون ٧٢ . ليون كان ورينو ٥ - ٧٥١ .

(٢) انظر Bess ترجمة Rohé للفرنسية ص ٦١

(٣) م ١٦٥ - ٥ من المشروع المصري . ريبير ٢ - ١٦٦٦

وإذا اشترط أنها تدفع عند الإستلام فيجربى العمل أحياناً على أن لا تدفع بالفعل إلا بعد مضى ٢٤ ساعة على الإستلام إذ يعطى للمرسل إليه هذه المهلة للتحقق من البضاعة .

وقد ينص على أنها تدفع مع التسليم أى أن الربان لا يسلم كل جزء منها إلا نظير الأجرة المستحقة عنه ، فإذا نص على ذلك فمعناه إستبعاد العادة الخاصة بمهلة الأربع وعشرين ساعة . إن كانت ، ويلزم المرسل إليه بالوفاء جزءاً فجزءاً .

وتعتبر المادة ٨ من مشاركة جنكون عن ذلك بقولها يظل المستأجر مسئولاً عن التعويض المستحق عن فسخ العقد قبل الشحن وتعويض التأخير فى العمليات (بما فيها التعويض عن إحتجاز السفينة) الناشء فى ميناء الشحن . ويكون المستأجر مسئولاً كذلك عن الأجرة وتعويض الفسخ قبل الشحن وتعويض التأخير فى العمليات (بما فيها التعويض عن إحتجاز السفينة) الحاصلة فى ميناء التفريغ وإنما فقط فى الحدود التى يعجز فيها المجهز عن إستيفاء حقه بمباشرة الحبس على البضاعة .

وإذا لم تدفع أجرة المؤجر عند التفريغ فليس له حبس البضاعة داخل السفينة ولكن له إيداعها عند شخص ثالث ويطلب بيعها ، ما لم يقدم له المستأجر كفالة (م ٢٢٦ مصرى المادة الثانية من قانون ١٩٦٦ الفرنسى) .

٣٧٥ - تنظيم المشاركات لكيفية دفع الأجرة : تحرص

المشاركات عادة على تنظيم كيفية الأجرة ، فتنص مشاركة جنكون على أن تدفع الأجرة نقداً وبلا أى خصم عند إستلام الحمولة ، حسب سعر الصرف المتوسط وقت السداد ، وعلى المرسل إليه الأجرة المستحقة أثناء الإستلام إذا طلب ذلك الربان أو المجهز .

ويعجل المستأجر المبالغ اللازمة للتفقات المعتادة للسفينة فى ميناء الشحن ، متى طلب منه ذلك ، وبأعلى سعر للصرف بفائدة قدرها ٢٪ لتغطية مصاريف التأمين والمصاريف الأخرى (م ٤) .

وتتضمن مشاركة لوتيسياً أن تدفع الأجرة نقداً وبدون أى خصم عند استلام البضاعة، وللربان أن يطلب تقدمه أو اقتساباً بحسب تقدم عمليات التفريغ، كما أن للربان - فى ميناء الشحن، أن يطلب معجلاً فى حدود ثلث الأجرة كلها على أن تخصم من الأجرة، ومع خصم كذا ٪ نظير كافة الأعباء، وتذكر هذه المدفوعات فى سندات الشحن وتعتبر حقاً مكتسباً للمجهز أياً كانت الحوادث (م ٤-٢).

وكل المصاريف والرسوم الخاصة بالبضاعة يتحملها المستأجر، ويتحمل الربان تلك المتعلقة بالسفينة (م ٤-٣).

٣٧٦ - مدى الإلتزام بدين الأجرة: المسئولية عن دين الأجرة مسئولية شخصية مطلقة، بمعنى أنه يجوز التنفيذ على ذمة المدين بها وفى كافة أمواله، ولذلك لا يبرأ المستأجر ممن دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو أصابها نقص فى قيمتها أو فى كميتها أثناء السفر، (م ١٩٥ من القانون البحرى المصرى).

المبحث الرابع

الإلتزام المستأجر بتقديم البضاعة

٣٧٧ - رأينا أن الإلتزام الأساسى على المؤجر هو تقديم السفينة المعنية فى الظروف وبالكيفية المتفق عليها، وتلقيه البضاعة ونقلها طبقاً لشروط العقد. وبالمقابلة لهذا الإلتزام يقع على المستأجر إلتزام بتقديم البضاعة المراد نقلها وإلا تعذر على المؤجر تنفيذ إلتزامه ولم يكن ثمة سبيل إلى تنفيذ المشاركة.

ويعتبر هذا الإلتزام - كما هو واضح - إلتزاماً جوهرياً على المستأجر حتى قال البعض أن من المتصور أن يكون هناك إيجار للسفينة بالرحلة بدون دفع الأجرة وإنما لا يتصور الإيجار دون تعهد بتقديم بضاعة لنقلها^(١).

(١) Jantzen : مقال بعنوان إلتزامات المسافر فى دور ٢ ص ١١.

٣٧٨ - تحديد البضاعة المنقولة في المشاركة : تحدد

في المشاركة البضاعة المطلوب نقلها من حيث نوعها وكميتها ، وذلك على خلاف ما رأينا في المشاركة الزمنية إذ يكفي بتحديد نوعها أولاً لتحديد إطلافاً إكتفاء ببيان نوع البضائع الذي تخصصت السفينة في نقله . فإذا لم تحدد البضاعة في المشاركة فلا يبطل العقد وإنما يفهم ذلك على أنه إتفاق على أنه على أن البضاعة التي تشحن هي من نوع البضائع التي تتفق مع إستعداد السفينة ، ولكن الغالب أن تتضمن المشاركة بيان البضاعة نوعاً وكمية .

ومتى ورد هذا البيان وجب على الشاحن إحترامه فلا يكون له تقديم بضاعة من طبيعة أخرى ، إذ قد تكون السفينة غير مستعدة لنقلها .

وسنعود إلى هذه المسألة عند الكلام في إلزامات المستأجر فيما يتعلق بتنفيذ العقد وبالذات في عمليات الشحن .

٣٧٩ - نوع البضاعة : تحديد نوع البضاعة له أهمية كبرى

في العقد ، لأن بعض السفن لا يمكنه نقل بضاعة معينة أولاً يمكنه إلا نقل بضاعة من نوع خاص بسبب كون السفينة مهيأة لتلقى نوع معين أو بسبب أن البضاعة ذاتها تستلزم إستعداداً خاصاً في السفينة التي تنقلها ، ويشير ديجاردان (ج ٣ رقم ٨٢٠) إلى هذه الملاحظة بجملة ناطقة التعبير فيقول « إذا كنت أنتظر أن أنقل حيواً وقدم المستأجر حيوانات لأنقلها فإن سفينتي غير مستعدة لإستقبالها » .

وقد حكم- تمشياً مع ذات الفكرة - أنه : متى كان المجهز قد تعهد بشحن سيارات وادوات وميكانيكية وحديد « وخلافه » حسب اختيار المستأجر فلن كلمة « وخلافه » لا تتسع إلا لمشحونات من حجم ووزن متوسط فلا يلتزم بشحن حديد من أطوال غير مألوفة^(١) .

ولهذا يجب أن يبين في العقد طبيعة البضاعة لكي يتخذ الربان الاستعداد اللازم لشحنها ورفضها ونقلها بكيفية مناسبة ، وتحرص معظم

المشاركات على ذلك . وإنما عدم بيان موعد الحمولة فى العقد لا يبطله لأن معظم المشاركات بالرحلة ينصب على مواد أولية يعرف المجهزون طبيعتها أو على مواد نصف مصنعة ، فإذا لم يبين فى العقد نوع البضاعة أو طبيعتها الخاصة فهم ذلك على أن المقصود هو نقل بضاعة من الجارى نقلها بسفينة من نفس النوع وفى نفس الظروف ، ويلزم الطرفان عندئذ بهذا المعنى ، فإذا كانت السفينة سفينة شحن عادية فلا يلزم الموجر بتهيئتها بالأجهزة اللازمة للتبريد بحيث تنقل شحنه من الموز أو اللحوم ، وإذا كانت سفينة بترول أى ذات صهاريج فهم حتما أن الحمولة زيت سائل وليست فحما ، وهكذا .

وقد لا تبين البضاعة فى العقد وإنما يحتفظ المستأجر بالحق فى تحديد نوعها عندما يحين وقت تقديمها للشحن ، فعندئذ يلتزم أن يقدم بضاعة بحسب اختياره على أن تكون من النوع الجارى شحنه بسفينة ماثلة من حيث استعداد السفينة المؤجرة وفى ظروف ماثلة^(١) .

٣٨٠ - وقد يرد تحديد نوع البضاعة فى العقد مصحوباً ببيان مصدرها ، فكثيراً ما لا تكون البضاعة حاضرة لدى الشاحن ولكنه يبرم المشاركة مقدراً أنه سيحصل على البضاعة ويقدمها للشحن فى تاريخ معين ، ويخشى أن يقع حادث فى مكان انتاج البضاعة أو المكان الذى سيحصل عليها منه فيتعذر عليه تقديمها فى الموعد المحدد بالمشاركة ، أو يخشى أن يقع ما يعطلها وهى فى طريقها إلى الميناء ، فيلجأ - احتياطاً لهذه الاحتمالات - إلى ذكر مكان استحضار البضاعة أو مصدرها ، ويفهم هذا البيان عندئذ على أنه لا يلزم أن يقدم للشحن إلا بضاعة من هذا المكان المذكور بالمشاركة فإن تعذر عليه كان له فسخ المشاركة ، وقد حكم بفسخ هذا المعنى متى كانت عبارة العقد واضحة فى الدلالة عليه^(٢) ، ويفيد هذا الشرط المستأجر إذ يعفيه من اضطرابه إلى الحصول على بضاعة يشحنها من مكان آخر بشروط قد تكون مبهظة .

(١) س باريس ٣ مارس ١٩٥٦ بحرى ١٩٥٧ ص ٢٨٢ .

٣٨١ - كمية البضاعة :على المستأجر ان يقدم للشحن بضاعة

من نوع المتفق عليه وبالكمية المتفق عليها ، فالمشارطة تذكرحمولة للسفينة معينة ، وتقدر الأجرة على أساس القدر المشحون أو المفرغ ، فمن مصلحة المؤجر إذن ان يحترم هذا التقدير وأن تشحن السفينة كاملة .

وليس للمستأجر ان يشغل ببضاعة إلا المكان أو القدر الذى يخصص له بالعقد ، فاذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها والإيجار لا يشمل الغرف وإلا الأماكن المخصصة للربان والبحارة ويؤيد الشراح فى فرنسا هذا الحل بالرغم من عدم ورود نص تشريعى به بوصفه متفقاً مع طبيعة العقد (١) . وبالمثل يكون من حق المستأجر أن تخصص السفينة بكاملها لبضاعته ولو لم يشغلها كلها متى كان الإيجار يرد عليها بأكملها أو يجصص له الجزء المصرى بقوله أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة أو فى الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون إذن منه (م ١٨٧ من القانون) فان فعل فلم يبين النص الجزاء ، يرى بعض الشراح الفرنسيين - تطبيقاً للقواعد العامة - أن يكون للمستأجر مطالبة المؤجر بأجرة عن نقل هذه البضاعة باعتبار أن العقد بنقلها يعتبر إيجاراً من الباطن لحسابه هو ، وكذلك الشأن بالنسبة لعقود نقل المسافرين(٢) ، فان كان نقلها مجاناً فنرى أن يلزم المؤجر أن يدفع للمستأجر أجر المثل .

وإذا كانت الحمولة المقدمة أقل من المتفق عليه كان للمؤجر أن يطلب أجره كاملاً ، تعويضاً عما قد يتكبده بسبب المصاريف التى يبذلها للمحافظة على توازن السفينة بوضع ثقالات بدلا من البضاعة الناقصة ، بل وله رفض التنفيذ كلية إذا كانت البضاعة المقدمة له تافهة لا تكفى حتى لوفاء أجرته عند الاقتضاء . لأن له - كما سئدى - حق حبسها واقتضاء أجرته من ثمنها (م ١٥٨) .

وبعض المشارطات يضع جزاء آخر على تقديم القدر الكافى من الحمولة ، فتقتضى مشارطة سفن الصهارىخ أنه إذا عجز المستأجر عن تقديم

(١) انظر تطبيقاً لذلك عرائض اول فبراير ١٩٢٦ ملحق دون ٢٦ من ١٩٦

(٢) ريبير ٢ - ١٤٨٠

حمولة كاملة فلا تلزم السفينة بالابحار إلا متى كانت صهاريجها مملوءة بقدر يجعل السفينة صالحة ، وتدفع الأجرة دائماً كما لو كانت السفينة قد أبحرت بحمولة كاملة (م ١٠ مشاركة لندن لسفن الصهاريج) .

وقد يوضع حد أقصى لما تحمله السفينة بعبارة عامة تهدف إلى حماية السفينة ذاتها ، من ذلك ما تقوله المشاركة لوتيسيا «لا تتجاوز الحمولة ما يمكن للسفينة أن تحتويه بشكل معقول وأن تحمله زائد على مخازنها وملحقاتها» بعد أن تبين حمولة السفينة . وما تنص عليه مشاركة لندن لسفن الصهاريج في المادة الأولى بعد أن بينت حمولة السفينة في المقدمة ، من أن السفينة تشحن حمولة كاملة من ... صبا ، ولكن لا تزيد هذه الحمولة على ما يمكنها أن تحمله بشكل معقول بالإضافة إلى أجهزتها وتجهيزاتها وتموينها .

٣٨٢ - وكثيراً ما تذكر كمية البضاعة مصحوبة بكلمة «حوالي about, environ» أو تذكر هذه الكلمة بجوار بيان حمولة السفينة ، وبغيد هذا الاحتياط الطرفين إذ يصعب عليهما وقت إبرام العقد تحديد كمية البضاعة بدقة ، فالمستأجر قد لا يكون واثقاً من كفاية البضاعة - وهي ليست حاضرة لديه - لملء حمولة السفينة ، والريان قد لا يعلم ضرورات رفض البضاعة ولا حالتها المادية فيشترط الحق في نسبة ١٠٪ مثلاً بالزيادة أو بالنقص بحيث يحتتمى من المطالبات إذا ملئت السفينة بـ ٩٠٪ فقط من الحمولة المتفق عليها ويكون له المطالبة بحمولة أزيد من المتفق عليه في حدود ١٠٪ إذا لم يكن ما قدم كافياً .

وبغيد هذا الشرط مسموحا تقدره عادات الميناء ، ويتراوح بين ١٠٪ و ٥٪ من الرقم المذكور في العقد^(١) .

والأصلي أن يوضع هذا التخفظ (حوالي) لصالح أحد الطرفين المؤجر أو المستأجر . وإنما قد يرد كوصف لحمولة السفينة دون بيان من منهما يكون له أن يتمسك به . ومن المتعذر أن يكون قد وضع لكل منهما معا لتعارض مصلحتهما فإذا كان المؤجر تكلمة بنسبة التخفظ وكان للمستأجر

(١) انظر تعليقاً في دور ٣٣ ص ٣٤١ . واستئناف مونبلييه ٨ فبراير ١٩٥٥ بحري فرنسي

أن يتمسك بأن من حقه تقديم حمولة أقل في حدود هذه النسبة كان الشرط عبثاً وتعذر تطبيقه ، ولهذا لا يمكن السماح بالتمسك به إلا لواحد منهما فقط . وقد حكم أن هذا الشرط - إذا لم يبين صراحة من هو صاحب الحق في الاستفادة منه - مقرر لمصلحة المؤجر^(١) : كما حكم أنه مقرر لمصلحة المستأجر^(٢) .

والقضاء في الحلين يسير مع عبارة المشاركة وينظر إلى المكان الذي وضع فيه الشرط ، هل وضع بجانب بيان حمولة السفينة أم بجوار بيان قدر البضاعة ، وعلى هذا الأساس يقرر من صاحب الحق فيه ، ويغض النظر عن صاحب المصلحة في التمسك به في ظروف كل قضية لأن العبرة ليست هي بالمصلحة في التمسك بالشرط بل بمن هو صاحب الحق فيه ولو على حساب مصلحة الطرف الآخر .

هذا إذا كانت المشاركة واردة على السفينة بأكملها .

أما في المشاركة الجزئية أي الواردة على جزء من السفينة كعدد من عنابرها مثلاً فالرأي أن للمستأجر وحده أن يزيد أو ينقص شحنته في حدود المسحوح الذي يقرره الشرط أو المقرر عرفاً ، ذلك أن شرط حوالى : المذكور بعد قدر البضاعة ينصرف إليها ويفيد أنه مقرر لمصلحة المستأجر^(٣) .

وسنرى أنه متى تحدد الشخص الذي يفيد من الشرط فهذا التحديد يعتمد أساساً إما كان تخفيض الأجرة بسبب تقديم بضاعة أقل من المقرر ، أو التعويض المستحق على المستأجر ، أو زيادة التزام الطرف الآخر ، فمتى كان الشرط مقرراً لصالح المؤجر فإن الأجرة على الفارغ *fret sur le vide* تتقرر على أساس الحمولة التي تشحن بزيادة تساوى ١٠٪ مثلاً ، وبالمثل متى كان مقرراً لصالح المستأجر ولم يشحن الكمية كلها فإنه لا يلزم إلا بأجرة ما شحن بالفعل .

(١) المحكمة العدالة العليا الإنجليزية ١٨ نوفمبر ١٩٢١ دور ٢٥ ص ١١١ .

(٢) نظروا كلير رقم ١١٠ .

(٣) السين ٤ يونيو ١٩٢٤ الملحق دور ١٢ ص ٨٧ . انقضى ٦ يوليو ١٩٢٣ دور ٢٠ ص ١٢٤ .
والتعليق في دور ٢٢ ص ٢٤١ تحت نقض إيطالي ١٠ أغسطس ١٩٢٤ .

٣٨٣ - معنى ذلك أن البضاعة المشحونة قد تكون أكبر أو أقل من القدر المتفق عليه ، فما حكم ذلك من حيث الأجرة ؟ (يثور سؤال فى هاتين الحالتين بالنسبة لتعويض التأخير فى عملية الشحن انظر الأجوبة عليه - فى كتابى مشارطات إيجار السفن) تجب التفرقة : فإذا كانت الكمية تزيد من القدر المتفق عليه فإن على المستأجر دفع أجرة القدر الزائد بذات السعر المقرر فى المشاركة ، أما إذا كان المشحون أقل فقد رأينا أن الأجرة تقدر على المقدار المحدد أصلاً بالعقد وتسمى الأجرة على القدر الناقص أجرة على الفارغ ، وتعتبر هذه الأجرة حقة^(١) .

٣٨٤ - جزاء عدم تنفيذ الالتزام بتقديم البضاعة :

يعتبر المستأجر متخلفاً عن تنفيذ إلتزامه إذا لم يقدم البضاعة للشحن فى الموعد المتفق عليه ، ويسأل عن هذا التخلف متى كان راجعاً إليه لا إلى سبب أجنبى عنه

ولا يعتبر سبباً أجنبياً عنه عجزه عن الحصول على المستندات اللازمة للشحن أو لتصدير البضاعة ، فهو ملزم بالحصول على جميع الأوراق والتراخيص اللازمة لشحن البضاعة وتصديرها بطريقة سليمة^(٢) . ويرى الشراح أن إلتزامه هذا مطلق فلا يكفي المستأجر أن يثبت أنه بذل كل سعيه فى سبيل الحصول عليها بغير طائل ، لأن الصعوبات الإدارية أو التنظيمات الإقتصادية أمور متوقعة وعلى المستأجر - إذا كان يخشى عجزه هذا - أن يحتاط فيضع بالمشاركة التحفظات التى يراها لازمة لحماية مركزه^(٣)

وقد عرض المشرع فى القانون لعدم تنفيذ المستأجر إلتزامه هذا فى مناسبتين :

١ - فقرر - كمبدأ عام - للمستأجر الحق فى فسخ العقد بشرط أن لا يكون قد شحن شيئاً على أن يدفع تعويضاً لا يجاوز قدر الأجرة

(١) Aisenstem فى مدد الشعر والتفريع ص ١٠١ . ريبير ١٤٤٣.٢

(٢) عرائض ٢٨ فبراير ١٩٣٢ ملحق ذو ٢ ص ١٤٨

(٣) Aisenstem ص ٩٧ و ٩٨

(م ١٨٩) . وهذه رخصة للمستأجر مبررها تمكينه من التخلص من العقد إذا تعذر عليه تبدير الحمولة اللازمة ، أو إذا أصبح السوق به ضاراً جسيماً لو ارسل بضاعته إلى المكان الذى كان ينوى إرسالها إليه . والشروط الوحيد أن لا يكون المستأجر قد شحن أى قدر من الحمولة ، فإن كان الشحن قد بدأ فلا محل لأعمال هذه الرخصة ووجب على المستأجر تنفيذ العقد أو التعرض لحكم القواعد العامة فى الفسخ مع إلزامه بتعويض الضرر الذى يقيق بالمجهز ^(١) .

٢- إذا المستأجر قد شحن البضاعة أو جزءاً منها ثم صدر قانون يمنع إستيراد البضاعة أو دخولها فى المكان المعين لوصولها ولم تكن السفينة قد غادرت الميناء يعاد تفريغها ويفسخ العقد دون تعويض من احد الطرفين للآخر ، إذ يتحمل المستأجر مصاريف الشحن والتفريغ ويتحمل المجهز مصاريف الإعداد للرحلة التى لم يعد لها محل (م ١٨٨)

٣٨٥ - شرط تأكيد تاريخ الشحن (ستيم Stem (٢) و(٣) :

سبق أن تعرضنا (فى رقم ٥٢) إلى أن المشاركة قد تبرم تحت شرط ستيم وقلنا أن المقصود به أن إيرامها لا يكون نهائياً إلا بعد أن يتأكد الموعد الوارد فيها لبدء عمليات الشحن . وقلنا أن السبب وراء هذا الشرط أن المستأجر كثيراً ما لا يكون متأكداً من إمكانه تقديم البضاعة للشحن فى هذا التاريخ ، ونزيد الأمر إيضاحاً فنقول أن هذا الشرط يغلب الالتجاء إليه فى مشارطات نقل الفحم والنفط ، وفى البلاد تقضى النظم على المشتري أى المستورد أن يوافق بين تاريخ إستلامه البضاعة وبين تاريخ شحنها ، كما أن مصلحته الخاصة توجب عليه تقادياً لتحمله مصاريف إنتظار البضاعة فى الميناء أو مصاريف تعطل السفينة إذا تأخرت

(١) انظر فى شروط استخدام هذا الرخصة : نقض فرنسى ٩ يونية ١٩٦٠ بحرى ٦٠ - ٥٨٩ و س باريس ١ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ١٩٢٨ ص ١٢ .

للمستأجر مباشرة حقه هذا بالنظر إلى كـا . رحلة على حدة لا بالنظر إلى اول رحلة فقط . وإنما هو مقصور على الفترة السابقة على الشحن فلا محل له بعد الشحن كما سبق القول . انظر شالرون رقم ٣١٦

(٢) انظر Bess ص ٩٥ .

(٣) انظر ورجع رقم ٥٢ .

البضاعة ، ولذلك يتفق مع المجهز على كافة عناصر الإيجار ولكنه يجعل إبرام المشاركة بذاتها وتحريرها متوقفاً على موافقة البائع له المورد على تاريخ الشحن الذي اتفق هو عليه مع المجهز ، ولذا يقال أن إبرام المشاركة Subject to stem . وقد تبرم المشاركة بالفعل بين الطرفين ويمج هذا الشرط فيها . ويغلب أن يرد الشرط بخصوص البئوع فوب ففيها يكون الشاحن هو البائع ، والشرط يشير إلى موافقة هذا البائع على التاريخ المعين ، للشحن وإنما ليس معناه الربط بين شروط البيع وشروط مشاركة إستئجار السفينة إذ يعتبر العقدان مستقلين تماماً ، إلا إذا اتفق صراحة على هذا الربط بين المشتري المستأجر والمجهز المؤجر .

ومتى حصلت هذه الموافقة على تاريخ سمي التاريخ « التاريخ المؤكد stemdate » ، وتبدأ بذلك المهلة المقررة للعمليات منذ التاريخ الذي تأكد على افتراض أن السفينة مستعدة فعلاً وأن الشروط الأخرى اللازمة لبداية المهلة قد توافرت .

فإذا كان ما بين الطرفين هو إتفاق سابق على المشاركة يتضمن شرط الموافقة على التاريخ كان لكل من الطرفين حق المطالبة بإبرام المشاركة وتحريرها . أما إن لم يتمكن المستأجر من الحصول على موافقة البائع على التاريخ الذي إرتضاه مع المجهز تحلل الطرفان - المستأجر والمجهز - من الإلتزام بإبرام المشاركة أو من تنفيذها إن كانا قد أبرماها^(١) .

ويلاحظ أن المستأجر - في ظل هذا الشرط - ليس حراً في إبرام المشاركة أو في تنفيذها ، وبعبارة أخرى لا يعتبر هذا الشرط إرادياً محضاً من من جانبه ، إذ عليه إلتزام بالسعى للحصول على موافقة البائع على التاريخ الذي اتفق عليه للشحن مع المجهز ، فإن تراخى ونسب إليه تلكو كان للمجهز أن يحاسبه عما سببه له من تعذر إبرام المشاركة أو تنفيذها ، وبالتطبيق لذلك إذا كانت المشاركة قد أبرمت على أساس « ستيتم » ولم يكن المستأجر قد اشترى البضاعة التي يريد نقلها بالسفينة المستأجرة فلا يكون له أن يتحلل من المشاركة (أو يمتنع عن إبرامها إن كان الشرط في إتفاق سابق على هذا الإبرام) بحجة أنه لم يتمكن من شراء

(١) Kje d Rordam, Treatise on the Baltacon Charterparty, (١)
London—Copenhagen, 1954, p. 15 & 16.

من شراء بضاعة من النوع الذى يريده او بحجة إرتفاع الأسعار مما جعل عملية الشراء غير مربحة له ، إذ أن هذه اعتبارات لاشأن للمؤجر المجهز بها . أما إن كانت عملية إستئجار السفينة تستهدف نقل بضاعة معينة أى من نوع معين يعلمه المجهز وكانت العملية مقرونة بشرط ستم وتعذر تأكيد التاريخ الوارد بالمشاركة فلا لوم على المستأجر لأن المشاركة كانت خاصة بنقل بضاعة محددة ، ويتحلل الطرفان من تنفيذ المشاركة التى أبرمت او من الإلتزام بإبرامها إن كان ما بينهما مجرد سابق على عقد المشاركة ويمهد له .

الفرع الثالث

إلتزامات الطرفين فى عمليات الشحن والتفريغ

٣٨٦ - ذكرنا ان المشاركة بالرحلة تلقى على المجهز إلتزاماً ان يتقدم بسفينته لتلقى البضاعة ، التى يكون المستأجر على ان يتقدم بها ليشحنها على السفينة . وعند وصول السفينة إلى الميناء يكون على المجهز أن يقف بالسفينة فى المكان المتفق عليه بحيث يكون فى وسع الشاحن او المرسل إليه أن يفرغ بضاعته ويتسلسلها . وتدفع الأجرة عندئذ وبذلك تنتهى عمليات تنفيذ العقد .

لهذا ندرس فيما يلى إلتزام المؤجر فيما يتعلق بوضع السفينة جاهزة تحت تصرف المستأجر ، ومدى إلتزام السفينة بالانتظار فى الميناء حتى تتم عمليات الشحن .

المبحث الأول

وضع السفينة تحت تصرف المستأجر ، فى ميناء الشحن

٣٨٧ - هذه أول خطوة فى تنفيذ المشاركة ، وإليها تشير المشارطات النموذجية فى مقدماتها او موادها الأولى ، فتقول مشاركة جنكون : " أن الاتفاق تم بين شركة كذا مجهزة السفينة كذا (وتذكر اوصافها) وبين شركة كذا المستأجر على أن تذهب هذه السفينة إلى مكان كذا او اقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع فى امان وبحيث تظل دائماً

عائمة ، وهناك تشحن حمولة كاملة من ... وتقول مشارطة لوتيسيا أن على السفينة أن تسير بالسرعة المناسبة إلى ميناء كذا لكي تشحن فيه حمولة كاملة من ... (م ٢) ، وكذلك حكم المادة الأولى من مشارطة لنندن لسفن الصحاريح .

ومعنى وضع السفينة تحت أمر المستأجر أن تذهب السفينة - أو تتواجد - فى الميناء المعين لبداية الرحلة وفى المكان المعد لشحن البضاعة المطلوب نقلها ، وأن يكون وصولها إلى هذا المكان فى الموعد المتفق عليه ، بحيث تكون جاهزة مستعدة لتلقى الحمولة ، وعندئذ يبدأ إلزام المستأجر بالقيام بعمليات الشحن .

٣٨٨ - رحلة الاستعداد أو رحلة السفينة إلى ميناء

الشحن : وقد لا تكون السفينة وقت التعاقد فى الميناء المتفق على الشحن فيه فيلزمها إذن أن تتجه إليه لتكون مستعدة للعمليات فى الوقت المتفق عليه ، فهل تعتبر هذه الرحلة تنفيذاً للمشارطة وتحكمها نصوصها ؟ ... من الواضح أن الإجابة بالنفى ، فهذه الرحلة تدخل فى مرحلة خاصة بالمؤجر وحده ، لأنه بعد إبرامه العقد يتدبر أمره ويعد عدته لتنفيذ إلزاماته الناشئة منه ، ولا تبدأ المشارطة فى إنتاج آثارها إلا منذ يبدأ الوقت الذى يلزم وضع السفينة فيه تحت تصرف المستأجر طبقاً لشروط العقد (ولهذا فلا محل لتطبيق قواعد الخسارة المشتركة بين الطرفين على ما يصيب السفينة أثناء هذه الرحلة) . ويرى الأستاذ ريبير (٢ - ١٤٧٦) أن هذه الرحلة الأولية إذ تتم خضوعاً لشروط العقد فتحكمها نصوصه وأن الأسباب التى تبرئ المؤجر من المسئولية تغطى هذه الرحلة بوصفها تابعة للرحلة الأصلية المراد تنفيذها . وهذا القول مغالى فيه بالذات فى أساسه واعتبار هذه الرحلة تابعة للرحلة الأصلية ، خاصة إذا راعينا أن السفينة كثيراً ما لاتحدد فى العقد إلا بمواصفاتها ولا تتعين إلا عند ما توضع تحت تصرف المستأجر .

٣٨٩ - ١ - تحديد الميناء الذى تتجه إليه السفينة

لبداء الشحن : يذكر فى العقد عادة الميناء الذى تتجه إليه السفينة لتشحن الحمولة . وإذا لم يذكر بيان خاص به فلن المقصود بالميناء هو

المكان الذى يطلق عليه هذا اللفظ من الناحية الجغرافية والإدارية وكذلك من الناحية التجارية ، أى المكان الذى تجرى فيه عمليات شحن وتفريغ السفن بشكل معتاد يجرى عليه العرف .

وقد عرض خلاف حول هذا الموضوع على محكمة إستئناف باريس ، إذ نص فى المشاركة على أن تذهب السفينة إلى Syra ولم يبين هل المقصود أن تذهب إلى جزيرة Syra أو إلى الميناء بالذات المعروف بهذا الاسم وهو فى الجزيرة نفسها ، وكان المستأجر قد تعود أن يشحن من مرسى خاص فى الجزيرة وطلب أن تذهب السفينة إليه . قضت المحكمة برفض طلبه^(١) على أساس أنه ما دام لم يرد شرط خاص فى المشاركة افترض أن المجهز إنما يتعهد فقط بإرسال سفينته إلى ميناء بالمعنى الفنى ، لأن المفروض عندئذ أنه يعرفه ويتحقق من ضماناته قبل توقيع العقد وإلا لو كان فى ذهنه غير ذلك لوضع التحفظات اللازمة الكفيلة بحماية سفينته من مخاطر مكان لا يعرفه تماماً .

٣٩٠ - وكثيراً ما يحدد الميناء فى المشاركة بالاسم ، وعندئذ يكون لهذا التعيين صفة إلزامية لجميع الأطراف ، بمعنى أن يمتنع على الربان الذهاب إلى غيره^(٢) ومن جهة أخرى لا يكون للمستأجر أن يطلب إلى الربان مثل هذا الطلب ولو فعل كان على الربان أن يمتنع ، وذلك لأن إختيار ميناء معين تكون السفينة مستعدة فيه وتبدأ منه رحلتها يكون تعبيراً عن مصالح الطرفين الجوهرية ويبينى عليه التوازن الإقتصادى للعقد ، فلا يجوز لأحد الطرفين أن يتدخل منه^(٣) . وكذلك الشأن فيما يتعلق بميناء الوصول أى الذى تتجه إليه السفينة بعد شحن حمولتها ، فإن تعيينه له صفة إلزامية ، لم ينص عليها القانون صراحة وإنما هى تفهم ضمناً من النصوص التى تجيز للربان إستثناء الذهاب إلى ميناء مجاور إذا كان الميناء الأصلي محاصراً ، وهو معنى يؤيده المنطق العملى إذ لا يتصور

(١) س باريس ١٣ أكتوبر ١٩٢٣ ملحق دور ١٢ ص ١٢ .

(٢) نقض عرائض ١٢ فبراير ١٩٢٤ ملحق دور ١٩٢٤ ص ١٢٤٢ ، س باريس ١٣ أكتوبر ملحق

١٢ ص ١٢ .

(٣) جوفغرافية ، الشحن والتفريغ ومكافأة السرعة . رقم ٤٠ .

أن يستأجر شخص سفينة ويشحن عليها بضاعته إذا كان الربان غير ملزم بالذهاب بها إلى ميناء محدد - هذا مع ملاحظة أنه قد يتفق بالعقد على شيء من الخروج على هذا الإلتزام إذا نص على أن للربان إنهاء الرحلة دون الوصول إلى المكان المعين للوصول ، فى حالات معينة ، وهو شرط « أقرب مايكون » الذى سنراه فيما بعد .

وإذا نص فى المشاركة على عدة موان يذهب إليها الربان بترتيب معين ، للشحن أو التفريغ ، وجب عليه الذهاب إليها بالترتيب المذكور فى المشاركة وهو نص متبع غالباً بالنسبة لميناء الوصول ، لا ميناء الشحن .

٣٩١ - وقد تقرر المشاركة للمستأجر حرية تعيين الميناء فيما بعد من بين عدة موان مذكورة فى المشاركة ، وذلك غالباً بالنسبة لميناء الوصول . ويكون عادة إذا كانت السفينة مستأجرة بأكملها ومطلوباً منها أن تتجه إلى منطقة جغرافية معينة ولكن ميناء التفريغ لم يستقر عليه المستأجر بعد . فى هذا الفرض يكون للمستأجر أن يعلن اختياره بين الموانى المذكورة ، ومتى اختار كان قراره نهائياً لا يملك الرجوع فيه .

٣٩٢ - تعيين المحطة التى تقف عندها السفينة : لا يكفى أن توجد السفينة فى الميناء المتفق على الشحن أو التفريغ فيه ، بل يجب أن تقف بجوار المكان الذى تجرى فيه هذه العمليات بالفعل ، ويسمى هذا المكان المحطة Poste سواء كان رصيف الميناء أو رصيفاً عائماً أو أى مكان آخر مادام هو الذى تتم فيه العمليات الخاصة بالبضاعة .

ولاختيار هذه المحطة قد يثر مشاكل فى العمل ، لأنه ليست كل الأماكن فى الميناء تصلح لهذه العمليات بنفس الدرجة .

وإذا لم تعين محطة أو رصيف بذاته لوقوف السفينة عنده فالأصل أن يكون لاختياره متروكاً للربان على أساس أن الربان مسئول عن سلامة السفينة وهو ادرى بإمكانياتها فله أن يختار المكان المناسب . ومع ذلك فحرية الربان فى هذا الخصوص ليست مطلقة لأن المكان يختاره قد يكون

غير مناسب لنوع البضاعة أو قد يكون غير مناسب لإمكانات المستأجر ويكلفه نفقات كثيرة، فما هي حدود الربان، وكيف يوفق بين مصالح المؤجر ومصالح المستأجر في هذا الشأن.

وهكذا يجب أن يكون إختيار المكان متفقاً مع حسن النية في تنفيذ العقد ولو لم يرد بالمشاركة نص على إتباع هذا الحل الذي يفرضه حسن النية. وهو ما يفرضه القانون الانجليزي عندما يقرر ضرورة تنفيذ العمليات بطريقة مناسبة ومعقولة و *suitable and reasonable*، بل ذهب القضاء - في بعض احكامه - إلى ضرورة إتجاه السفينة إلى الرصيف المتخصص في شحن أو تفريغ البضاعة المطلوب شحنها أو تفريغها^(١).

وعلى كل حال فإنه في كافة الموانئ الكبيرة تنظم العمليات بلوائح أو توصيات إدارية وهي التي تعين لكل سفينة ولكل نوع من البضاعة المرسى الخاص به وبكل عملية، ويجرى عرف خاص في هذه المسائل أن لم يوجد تنظيم إداري فيها، واحترام هذا التنظيم - إدارياً كان أو عرفياً - يعتبر إلزاماً على الربان كما لو كان ناشئاً عليه من الإتفاق، ولا يرتب إتباعه مسئولية خاصة على المؤجر.

ومما يتفق مع الرأي الذي يوجب إتباع الحل الذي يتفق مع حسن النية، ما تقضى به إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن، إذ هي تلقى على البربان إلزاماً صريحاً ببذل العناية الواجبة في شحن ومعاملة

(١) عرض القضاء لمشاكل من هذا النوع، مثلاً عندما شكر المستأجر من أن الربان إتجه إلى رصيف مخصص لعمليات البترول وفرغ عليه برميل نبيذ، أو فرغ خشباً على رصيف مخصص للقمح، ورد المؤجر أن المكان الذي إتجه إليه الربان هو على كل حال مكان لدخل الميناء وأن المشاركة لم تحدد مكاناً بالذات ولم تضع قيداً على مسلك الربان في هذا الخصوص، ومع ذلك فقد حكمت محكمة إستئناف باريس في ٢٢ مارس ١٩٦١ بأن الحرية المقررة للمجهز في إختيار المكان الذي ترسو عليه السفينة لا يمكن أن تكون تقديرية له أو أن يكون إستعمالها تحكيمياً أو فيه إساءة إستعمال للحق، وبالتالي فإن عقد نقل الزيت يجب أن ينفذ في ظروف تحقق المصالح المشروعة للمرسل إليه دون أن تضر بمصالح المجهز ولهذا يجب على المجهز في الظروف العادية للملاحة وما دامت السفينة يمكنها ذلك أن يدخل السفينة في الحوض القريب من مخازن الزيت خاصة وأن ذلك مما يجعل عمليات التفريغ وهو ما يحقق مصالحته كذلك.

(٢) س باريس ٢٢ مارس ١٩٦١ بحرى فرنسي ١٩٦١ ص ٤١٦.

(٣) مرسيليا ٢٠ فبراير ١٩٦١ بحرى فرنسي ١٩٦١ ص ٦٧٩.

البضاعة والعناية بها وتفرغها (م ٢ - ٢) ، فإن بذل العناية المعقولة أو الواجبة أو المناسبة يفرض على الربان اختيار المكان الأكثر مناسبة للعمليات المطلوبة مادام ذلك ممكناً . ومتى كان المرسل إليه مستفيداً من سند الشحن وغريباً عن المستأجر فإن له أن يتمسك على الناقل بتطبيق هذا الحكم بوصفه مستفيداً كذلك من إتفاقية بروكسل .

٣٩٣ - وقد يحدث - وهذا كثير عملاً - أن يكون الميناء مزدحماً ، فيتعذر على الربان الاتجاه إلى المرسى المتفق عليه في المشاركة أو المرسى المتخصص في نوع البضاعة أو العمليات المطلوبة ، وفي هذه الحالة يجب على الربان أن يلجأ إلى أى مكان مناسب .

ولكن ما المقصود بالمكان المناسب ؟ ذهب بعض الفقهاء الفرنسي إلى أنه يعد مناسباً كل مكان في الميناء تكون العمليات المطلوبة جائزة فيه ولو كانت باهظة التكاليف^(١) مثلاً بسبب الاضطرار إلى إستخدام الصنادل أو العوامات الخشبية لبعد السفينة عن الرصيف واضطرابها للتعتل فترة أطول مما لو تمت العمليات على الرصيف . وذهب قضاء آخر إلى أن المكان المناسب هو مرسى تتم فيه العمليات على الرصيف بالكيفية المعتادة^(٢) .

٣٩٤ - شرط حسب الأوامر as ordered : تتضمن المشاركة شرطاً يخول المستأجر أن يحدد فيما بعد على وجه البقعة المكان الذي يجب أن تصل إليه السفينة - في الميناء ، ويسمى كذلك لأن المستأجر بأمر السفينة بالذهاب إلى مرسى أو رصيف معين في الميناء . وهذا الشرط كثير في للمشارطات التي ترد على سفينة بأكملها حيث يكون المستأجر شركة من الشركة الصناعية الكبيرة التي لها أرصفة خاصة بها في الميناء . وقد بلغ من كثرة وروده في المشارطات أن بعض القضاء يعتبره شرطاً دارجاً

(١) انظر حكماً في هذا المعنى في كتاب ليزتشتين ص ١٦ و ١٧ .

(٢) لستناف باريس ٢٢ مارس ١٩٦١ بحري فرنسي ١٩٦١ ص ٤١٦ .

«de style»^(١). وإنما يلاحظ أنه لا يفترض رغم جريان العمل على اشتراطه، فإذا لم يرد في العقد كان الربان على الأصل حراً في تقدير المرسى الذى يتجه إليه .

٣٩٥ - استعمال شرط «حسب الأوامر» as ordered: هذا الشرط يوضع فى الشارطة لمصلحة المستأجر، ويعطيه حقاً قد يضر إستعماله بمصالح المجهز، متى عين المستأجر مرسى مزدحماً أو مشغولاً بسفن أخرى. فماذا يكون موقف الربان؟ وجه الضرر على المجهز أن السفينة تضطر إلى الإنتظار أمام المرسى حتى يخلو مكان لها، فمن يتحمل مصاريف هذا الإنتظار وخاصة إذا كان هناك مكان آخر خال فى الميناء؟ ..

يذهب الإنجليز إلى أن المجهز عليه أن ينتظر وأن يتحمل أعباء هذا الإنتظار ولو كان هناك مكان خال، ومن حق المستأجر أن يعين المكان الذى يتفق ومصلحه مادام قد اشترط ذلك فى العقد، وسند هذا رأى أن إنتظار السفينة يجب أن يدخل فى توقع المجهز الذى قبل وضع هذا الشرط فى العقد، والقول بالزام المستأجر باختيار مكان خال أى أن يراعى فى إختياره مصلحة المجهز معناه حرمانه من الحق الذى احتفظ به لنفسه فى العقد. وإنما يعتبر المستأجر متعسفاً إذا عين مكاناً لن يخلوا إلا بعد فترة طويلة طولاً غير معقول.

(١) س باريس ١٣ أكتوبر ١٩٢٢ السابق فى ملحق دور ١٢ ص ١٢ .

وإذا كان المستأجر أو المرسل إليه شخصاً واحداً فلا صعوبة إذ يكون له وحده أن يستعمل حقه الناشئ من هذا الشرط فيأمر السفينة بالذهاب إلى المكان المحدد الذى يعينه. ولكن ما الحكم إذا كان المرسل إليه عدة اشخاص لكل منهم جزء فى الحموله؟ مثلاً لأن المستأجر أرسلها إبتداء إلى اشخاص متعددين أو لأنه باع جزءاً بعد شحنها لشخص أو اشخاص آخرين؟ يتصور فى هذه الحالة أن يكون الاعتداد هو بالأمر الصادر من الأشخاص الذين يثبتون حقهم فى الجزء الأكبر من الحموله، كما يتصور أن تكون العبرة عى بالعدد الأكبر من المرسل إليهم . وعلى كل حال إذا إتفقوا جميعاً على أمر وجب على الربان تنفيذه، فإن لم يصدر منهم أمر واختار الربان مرسى معيناً وسكتوا دون إعتراض كان ذلك موافقة منهم وتصديقاً على سلوك الربان .

أما القضاء للفرنسي فيرى أن من الظلم تحميل المؤجر نتائج إنتظاره أمام مكان مزدهم فى حالة وجود أماكن أخرى خالية وقرار المستأجر إنما إتخذ لمصلحته فيجب أن يتحمل نتائجها ، بمعنى أنه إما أن يتحمل مصاريف الإنتظار وتعتبر مدة عمليات الشحن أو التفريغ قد بدأت منذ بداية الإنتظار وتحسب عليه ، وإما أن يسمح للربان بالتوجه إلى مكان آخر يكون خالياً فوراً^(١).

وتقول قواعد أثينا أنه إذا لم يكن المرسى قد حدد فى العقد كان على الربان أن يرسو بالسفينة حسب أوامر الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال ، وعلى كل من هذين الأخيرين حسب الأحوال أن يؤمن صلاحية هذا المرسى عند أول طلب من الربان . وإذا صدرت الأوامر على هذا النحو للسفينة بالذهاب إلى مكان غير آمن أو لا يمكن دخوله أو غير مناسب فلن للربان أن يختار مرسى آخر مناسباً ومعتاداً . ويمكن إعطاء الإخطار بالإستعداد أثناء إنتظار السفينة الدخول إلى الميناء الذى صدرت به الأوامر أو المتفق عليه .

المبحث الثانى

شروط تحديد ميناء ومكان الشحن أو التفريغ

٣٩٦ - فكرة عامة : قد تعين المشاركة المكان أو الميناء أو المرسى الذى تتم فيه عمليات الشحن أو التفريغ ، وقد تعينها جميعاً ، وقد لا تعين أى منها وتترك تعيينها إلى وقت لاحق حيث يخطر المستأجر أو المرسل إليه الربان بالمكان الذى يجب أن تتجه إليه السفينة .

(١) مرسيليا ٢٢ يوليو ١٩٢٩ ملحق دور ٧ ص ٤٢٢ . س لكس ١٧ مايو ١٩٢٣ ملحق ١٩٢٣ ص ٤١٩ . س باريس أول مارس سنة ١٩٢٤ ملحق دور ١٩٢٤ ص ٥٤ . س دن ٢٧ يونيو ١٩٢٣ ملحق ١٠ ص ٣٧٠ .

ويثير تنفيذ وتفسير الشروط التي تتضمنها المشارطات في هذا الخصوص مشاكل عملية كثيرة لم يستقر الرأي فيها حتى الآن على حلول واضحة، ويرجع ذلك إلى غموض العبارات التي يدرجها أصحاب الشأن في المشاركة للتعبير عن مقاصدهم من ناحية، وإلى أن كثيراً من الاعتبارات التي تكمن في أزمانهم وقت تحرير المشاركة كثيراً ما يتغير عندما يحين وقت التنفيذ فيحاول كل منهم أن يستخرج من الشرط المعنى الذي يتفق ومصالحه كما تفرضها عليه الظروف التي استجدت^(١).

وقد رأينا أمثلة لذلك في نماذج المشاركة التي عرضنا لها، فالمادة الأولى من مشاركة بلتيم تقضى أن مدة العقد هي مدة كذا شهر من الوقت الذي تسلم فيه السفينة للمستأجر في «محطة خالية حيث يمكنها أن تظل عائمة دائماً وفي أمان، طبقاً لتعليمات المستأجر» وتقول مادتها الثانية بأن السفينة تستخدم في عمليات نقل قانونية لنقل بضاعة مشروعة، بين موانٍ أو أماكن جيدة وأمنة، حيث يمكنها أن تظل دائماً عائمة وفي أمان».

وفي مشاركة جنكوم، تقضى المادة الأولى أنه قد إتفق على أن السفينة المؤجرة «تذهب إلى مكان كذا أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع في أمان بحيث تظل دائماً عائمة... ومتى شحنت حمولتها تتجه إلى... طبقاً لما تصدر به الأوامر عند توقيع سندات الشحن، أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما يستطيع أن تصل إليه في أمان وبحيث تظل دائماً عائمة وهناك تفرغ شحنتها...».

وتقول مشاركة لوتيسيا أن السفينة محكمة وصالحة من جميع النواحي للرحلة المتفق على قيامها بها، وتقوم بالسير بالسرعة المناسبة إلى ميناء... لكي تشحن فيه دائماً عائمة/جانحة في أمان حيث تقوم

(١) انظر لوكاير في مثالة بعنوان الشروط للفلاضة عمداً في المشارطات، بحري فرنسي ١٩٦٢

بالشحن طبقاً لما جرى عليه عرف السفن التي من نفس الحمولة والغاطس في المحطة أو الحوض أو المرسى الذي يعينه المستأجر أو وكيله أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع الإقتراب في أمان ، وتشحن ... (المادة ٢) . ومتى شحنت تتجه مباشرة إلى ... تنفيذاً للأوامر التي تتلقاها عند توقيع سندات الشحن وهناك تسلم حمولتها دائماً عائمة / جانحة في أمان ، حيث جرى العرف على قيام السفن التي من نفس الحمولة والغاطس في المحطة أو الحوض أو المرسى الذي يعينه المرسل إليه أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع الإقتراب في أمان (م ٣) .

ونجد ذات المعنى في مشاركة سفن « Tanker » ، تتجه السفينة بالهمة المناسبة إلى ... أو أقرب ما يمكنها الوصول إليه دائماً عائمة ... وتتجه بعد تمام الشحن مباشرة إلى ... أو أقرب ما يمكنها الوصول إليه في أمان دائماً عائمة وتسلم هذه الحمولة (م ١ من مشاركة لندن لسفن الصهاريع وكذلك م ٦) .

وتستهدف هذه الشروط عدم تعريض السفينة للذهاب إلى ميناء غير مأمون ، أو مرسى غير مأمون ، وهو تلتخص في ضرورة أن يكون المكان الذي تذهب إليه السفينة مأموناً ، ويعبر عن هذا المعنى - شرط always afloat أى ضرورة أن يكون الماء كافياً بحيث تظل السفينة دائماً عائمة فيه ولا تشطح أى لا تلمس قاع البحر .

- شرط safe port, safe berth أى ضرورة أن يكون الميناء مأموناً ، أو أن يكون المرسى الذي تقف إليه السفينة مأموناً . وواضح أن كلا من هذين الشرطين أعم من الشرط السابق الخاص بدوام السفينة عائمة ، لأن شرط الأمان في الميناء أو المرسى تشمل - فيما تشمل - أن تظل السفينة عائمة .

- شرط as near as أى أقرب ما يكون ، ومعناه أن السفينة يجب أن تتجه إلى مكان أو ميناء معين أو إلى أقرب ما يكون إليه إذا لم تستطع الوصول إليه تماماً . وسنتعرض لهذه الشروط تباعاً .

أولاً : شرط دائماً عائمة Always afloat :

٣٩٧ - متى ورد هذا لشرط فى العقد ، وهو منصوب عليه دائماً فى نماذج الشروط الغالبة عملاً ، فمعناه أن المكان المذكور فيه متروك لإختيار المستأجر بشرط أن يكون بحيث تظل السفينة فيه دائماً عائمة فلا تتسبب ضحالة المياه فيه فى تشحيطها (أى فى أن تلمس السفينة قاع البحر) . فالمستأجر - بهذا الشرط - يضمن للسفينة مكاناً تكون فيه دائماً عائمة .

ويضع هذا الشرط قيداً على إختيار المستأجر للمكان ، فالعقد يعطيه الحق فى تحديد المكان وإنما هذا الحق يقيد بضرورة أن يرد الإختيار على مكان تكون السفينة فيه دائماً عائمة .

ويترتب على ذلك أنه إذا إختار المستأجر مكاناً لا يتوافر له الشرط المذكور فإن السفينة لا تلزم بالذهاب إليه . وإن ذهبت إلى مكان عينه المستأجر وأصابها ضرر بسبب تشحيطها كان ثمة محل لمسئولية المستأجر عن هذا الضرر . وتحكم مسألة التعويض - هذه مسألة سابقة هى النظر فى طبيعة الشرط ذاته وما يلقيه على كل من طرفى العقد ، وسنعرض لذلك بعد بيان نطاق تطبيق الشرط .

٣٩٨ - نطاق تطبيق الشرط : يوضع هذا الشرط لمصلحة المجهز بحماية السفينة ، والمجهز إذ يترك للمستأجر حق تحديد المكان أو المرسى يخشى أن تتعرض السفينة للتشحيط فى الميناء أو المكان الذى يحدده المستأجر فيما بعد ، وهو يوضع خاصة فى العقود التى تواجه النقل بين موان ذات مد متغير أو موان صغيرة لا تكون خصائصها معروفة لكافة المجهزين أو منشورة فى المراجع الملاحية بتفصيل واف . وقد يواجه الشرط تعيين المرسى ، وعندئذ يجب أن يتوافر الوصف الوارد بالشرط فى المرسى نفسه وفى مدخله المباشر^(١) .

(١) س روان ٢ مارس ١٩٣٩ ملحق بور ٦٧ من ١٣٩ .

وقد يتعلق بتعيين الميناء نفسه ، وهنا يقتصر على الميناء ذاته ولا يتوافر الوصف الذى يفرضه إلا إذا كانت السفينة يمكنها دخول الميناء والخروج منه بسلام سواء كانت محملة أو فارغة .
والعبارة دائماً هى يكون الميناء أو المرسى ذا كفاءة تسمح بتوويم السفينة ، وقت وجودها فيه .

٣٩٩ - أثر الشرط : يدور البحث فى أثر الشرط أو مضمونه متى وقع ضرر للسفينة بسبب كون المكان الذى عينه المستأجر لم يمكن السفينة من أن تظل دائماً عائمة . فهل يسأل المستأجر عن هذا الضرر أم يكون له أن يدعى أن الربان كان عليه دخول هذا المكان الذى يراه بحكم خبرته غير مأمن على السفينة ، وبعبارة أخرى هل يلقى هذا الشرط على المستأجر ضمان سلامة السفينة فى المكان الذى يعينه ، أم يقتصر على إعطائه حق تعيين المكان مع الإقرار للربان برفض تنفيذه إذا قدر عدم سلامة المكان وبحيث تكون المسؤولية كلها على الربان وحده ؟ ... يحدد الإجابة عن هذا السؤال إعتباران بالنظر إلى موقف كل من الطرفين ، فالمستأجر تعهد أن لا يعين إلا مكاناً تكون السفينة فيه آمنة من التشحيط ، والربان هو الذى له قيادة السفينة ويعرف إمكانياتها ويسأل وحده عن سلامتها . هذان الإعتباران أديا إلى إختلاف فى الرأى فى الفقه والقضاء ، إذ يختلف الحل دائماً تبعاً للنسبة التى يؤخذ بها فى كل حل من كل من هذين الإعتبارين ؟

٤٠٠ - الفقه : يرى شوفو^(١) أن شرط دائماً عائمة (وشرط أقرب ما يمكن) لا يلقى على المستأجر ضمان سلامة السفينة ، بل يقتصر على إثبات حقه فى تعيين المكان مع حق الربان فى رفض الذهاب إليه إذا قدر عدم سلامته ، بمعنى أن تكون للربان دائماً سلطة تقدير مدى سلامة السفينة فى التعيين الذى يقترحه المستأجر ، وأنه إذا لم يتحقق هذا الشرط فى إقتراح المستأجر تحلل الربان من إلزامه التعاقدى ، وكان له أن يذهب

(١) تعليق تحت ص الجزائر ١٨ أبريل ١٩٥٥ الأسبوع لقانونى ١٩٥٥ رقم ٨٧٣٢

إلى مكان آخر أكثر أمناً (على إفتراض أن بالمشاركة شرط ، أقرب ما يمكن ، ، كذلك) .

ويرى الأستاذان فارو^(١) ولوكليز أن المستأجر يتعهد بالضمان ، وإنه لا لوم على الربان إذا ذهب إلى مكان يراه - بحكم خبرته كملاح - مكاناً آمناً ، وعلى القاضى أن يقدر الموقف ، ويكتفى من المجهز أن يثبت أنه بذل كل ما وسعه بحسب المعقول لكي تصل السفينة إلى المكان الذى عينه المستأجر ، فإذا أصيبت بسبب عدم سلامة المكان دون أن يكون هناك خطأ من الربان كان المستأجر مسؤولاً عن هذا الضرر . ولا يمكن الأخذ برأى شوقو والقول أن المسؤولية تقع على الربان إلا فى الفرض الذى تكون فيه خطورة المكان واضحة فعندئذ يعتبر مخطئاً لأنه نفذ إقتراحاً للمستأجر مع وضوح الخطورة فيه .

ويلاحظ هذا الراى أن الشرط المذكور يوضع عادة عندما لا يكون المجهز أو الربان عالماً مقدماً بالمكان الذى تتوجه إليه السفينة ويترك للمستأجر أن يعينه فيما بعد ، فمن الطبيعى أن يحتاط لنفسه ويلزم المستأجر بضمان سلامة السفينة متى توجهت إلى المكان الذى إنفرد هو بتعيينه والذى يفترض أنه يعرفه .

ويرد بعض الشراح على هذا الراى الأخير بقوله أن فكرة الضمان هذه لا تتفق مع قصد الطرفين ، إذ المؤلف أن يسأل الربان عن إختياره المكان الذى ترسو فيه سفينته ، وأنه إذا ترك للمستأجر إختيار هذا المكان فليس له أن يفترض لدى المستأجر معلومات أو خبرة بحرية أكثر مما لديه ، وإن من الافتراض الضعيف أن ينسب إلى المستأجر قبوله الإلتزام بشروط أشد قسوة من تلك التى يتحملها الربان بوصفه ملاحاً ، وأن يحرم من فرصة إثبات أنه - بدوره - لم يرتكب خطأ فى إختياره . كما يضيف هذا الراى أنه مما لا يتفق مع التوازن الإقتصادى لطرفى العقد أن يلزم المستأجر

(١) مقال فى بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢٨٧ بعنوان شروط اقرب ما يمكن وميناء مأمون ومرسى مأمون فى مشارطات الإيجار ، ولوكليز فى مقال . فى الشروط العامة ، سالف الذكر بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ١٧١ .

(٢) ايزنشتين ص ١٧٩ .

بالتأمين من مسئوليته عن هلاك السفينة ، وهو امر يفرضه الأخذ بالرأى الثانى الذى يلقى على المستأجر ضمان سلامة المكان - ولا محل للأخذ بفكرة الضمان هذه إلا فى حالة ما تكون لدى المستأجر معلومات عن المكان أكثر مما لدى الربان ويكون إختياره إياه مقروناً - لذلك - بضمن صحة ما لديه من معلومات^(١) . ويوجب هذا الرأى لتفرقه بين حالة تعيين الميناء فلا يلقى على المستأجر بأى ضمان إذ المفروض أن الميناء معروف للمجهز ، وبين حالة تعيين المرسى إذ من الصعب على الربان جمع المعلومات عنه فله إذن أن يركن إلى ما لدى المستأجر من معلومات ولهذا يكون الأخير ضامناً سلامة السفينة .

يقول الأستاذ لوكليز^(٢) إن شرط دائماً عائمة يقوم على فكرة الخطأ أو الغلط من جانب المستأجر فى إختيار مكان العمليات ولكنه فى الحقيقة شرط متعلق بتوزيع المخاطر يلقى بعبء أخطار معينة على المستأجر دون وقوع خطأ منه ، وذلك لأنه فى كل البلاد المتحضرة لا يكون للربان فعلاً أن يختار مكان الرسو بل أن هذا من إختصاص مدير الميناء فليس للمستأجر دور فى هذا الشأن ، ودوره هو تماماً كدور المجهز نفسه لولم يؤجر السفينة ، ولو كان الموضوع خاصاً بتنفيذ العمليات فى خليج فإن أى غلط فى تحديد المرسى هو خطأ ملاحى يجب أن يتحملة المجهز ، ولهذا فمن الإشراف تحميل المستأجر تبعة ذهاب الربان إلى مكان معين إذا لم يتحفظ الربان عند قبوله تنفيذ أمر المستأجر بالذهاب ، وذلك ما لم ينص العقد صراحة على أن الذى يتحمل الخطر هو المستأجر . وإذا كانت التجارة والملاحة البحرية تستدعى عدم إرهاب الربان بكثرة إبداء التحفظات من جانبه فليس النص على هذا الحل صراحة فى المشاركة مفترضاً لتعذر الوصول إليه بمجرد الإستنتاج .

٤٠١ - القضاء : أما القضاء فنجد فيه إحكاماً فى المعنيين ،

فقد حكمت محكمة إستئناف الجزائر « بأن هذا الشرط يواجه حالة ما يكون

(١) وما حكمت به محكمة دنكوك فى ١١ فبراير سنة ١٩٥٧ ص ٦٩٠ . وتعليق جان آدم .

(٢) فى مقاله : فى بحرى ١٩٦٢ ص ٧٠٣

الميناء معرضاً للمد والجزر فيعفى الربان من عدم استطاعته الدخول إلى المكان المعين إذا كانت السفينة فيه غير مؤمنة من التشحيط، ويؤدي إلى أن يتحمل المستأجر مسئولية التأخير^(١)، وهكذا فلا ضمان على المؤجر .

وحكم- فى المعنى الآخر- بمسئولية المستأجر بمجرد ثبوت أن السفينة لم تكن عائمة دون حاجة إلى تقديم دليل على أمر آخر^(٢) .

ثانياً : شرط ميناء مأمون safe port :

وشرط مرسى مأمون safe berth :

٤٠٢ - هذان الشرطان يفترضان أن للمستأجر حرية تحديد الميناء الذى تتجه إليه السفينة وكذلك المرسى الذى تقف عنده ، فيحددان هذه الحالة بضرورة أن يكون كل منهما «مأموناً» safe ، أى تكون السفينة فيه آمنة^(٣) . وسبب وضع هذين الشرطين أن المجهز لا يعلم مقدماً الميناء الذى ستتجه إليه السفينة وكل ما يعلمه هو المنطقة الجغرافية أو الساحل الذى يوجد به هذا الميناء ، فيريد أن يحتاط لنفسه بمنع المستأجر من تعيين ميناء أو مرسى فيه خطورة على السفينة . فالظروف التى يوضع فيها هذان الشرطان هى ذاتها ظروف وضع شرط «دائماً عائمة» أى جهل المجهز عند إبرام العقد الميناء الذى سترسل إليه السفينة ، ولكن هذين الشرطين أعم من شرط «دائماً عائمة» ونطاقهما أوسع لأنهما يحميان السفينة ليس فقط من التشحيط بل من كافة المخاطر ويوفران لها كل ما يدخل فى مدلول عبارة ميناء أو مرسى مأمون ، ولهذا فإن شرط المكان المأمون والمرسى المأمون يشمل حتماً وضمناً شرط «دائماً عائمة» لأن دوام طفو السفينة من لوازم الأمان لها^(٤) .

(١) س هـ جزائر ١١ فبراير ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٧ ص ٤٢٢ .

(٢) س روان أول ديسمبر ١٩٣٨ ملحق دور ٧ ص ٤٩ ، ٢ مارس ١٩٣٩ ملحق دور ١٧ ص ١٢٩ .

(٣) غارو فى مقاله السابق بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢٧٨ .

(٤) س إنجلترا ٢٥ مارس ١٩٥٥ بحرى ١٩٥٦ ص ١٨٢ .

وقد يرد هذان الشرطان معاً فى المشاركة ، وقد يرد شرط تحديد الميناء وحده . ويكون ذلك إذا كان المجهز لا يخشى على السفينة شيئاً فى مسألة الرسو ، وقد لا يهمه تحديد الميناء بقدر ما يهتم بالمرسى فيورد الشرط خاصاً به وحده ، ويغلب أن يرد الشرطان معاً فى المشاركة .

والمخاطر التى يخشاها المجهز فى صدد تحديد الميناء أوسع نطاقاً - بطبيعة الحال - من تلك التى قد تتعرض لها السفينة فى خصوص تحديد المرسى ، فالمخاطر فى الحالة الأخيرة ملاحية بحت ، فى حين أنها بالنسبة لتحديد الميناء تكون ملاحية وقد تكون سياسية وإقتصادية كذلك .

وإنما تكون مهمة إختيار الميناء أسهل على المستأجر لأن الإعتبارات التى عليه مراعاتها من السهل الاستعلام عنها ومعرفتها ، بخلاف تحديد المرسى فيفترض معرفة تامة بإمكانيات السفينة وبظروف وكفاءة المرسى ذاته .

- وقد أشار المشروع المصرى الجديد فى المادة (١٧٢ - ٢) إلى هذا الشرط^(٧) فقال : « إذا احتفظ المستأجر بالحق فى إختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم اختار ميناء يتعذر على السفينة الوصول إليه دون أن تتعرض للمخطر تحمل المستأجر الآثار المترتبة على ذلك » . والعبارة كما هو ظاهر عامة وغامضة إذ لم تبين المقصود بالخطر ، ولا المقصود « بالآثار المترتبة على ذلك » ، ولا بالمدى الذى يمكن أن تصل إليه مسئولية المستأجر المشار إليها ، ولا بدور علم الربان أو جهله مقدماً بهذا الخطر .

وفى الصياغة الأخيرة وردت المادة ١٩٢ بالصيغة الآتية : (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه ، (٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المعتق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة القاهرة فيتحمل المستأجر المصروفات^(٨) .

(١) نقضى المجموعة المصرية فى المادة ٩٧ أنه « فى حالة محاصرة الميناء المعينة لسفر السفينة إليها يجب على القويود أن يتوجه إلى ميناء من الموانئ القريبة التى يمكن الرسو فيها ، إذا لم يكن عنده أوامر بخلاف ذلك وأن ينتظر فيها أوامر الشاحن أو المرسل إليه مع إخباره إياه بالواقعة

٤٠٣ - المخاطر التي يغطيها الشرط: نقصد بذلك المخاطر التي يشملها الشرط، وبعبارة أخرى تلك التي يجب على المستأجر أن يراعى تجنب السفينة التعرض لها في المكان (الميناء أو المرسى) الذي يختاره.

وليس من السهل وضع تعريف أو وضع بيان محدد لهذه المخاطر، لأن كلمة «مأمون» واسعة وقد تشمل كل ما يهدد سلامتها من الناحية الملاحية أو الناحية السياسية وقد تمتد إلى المضايقات أو التعرض لإجراءات تطالها أو يكلف نفقات بشكل غير معتاد.

وفيما يلي أهم العناصر التي تحدد نطاق تطبيق الشرط:

١ - قد ينص في الشرط على ضرورة توافر الأمان في الميناء، أو المرسى، أو المكان على وجه العموم. ويقصد بالميناء كل مكان اعتادت السفن على ارتياده بقصد عمليات السحن أو التفريغ، سواء كان إعداد هذا المكان صناعياً أو بفعل الطبيعة. ولا يقتصر لفظ الميناء - في هذا التعيين - على المرسى بل أنه يشمل المكان الذي تقف السفينة فيه لتنفيذ العمليات بالفعل والمكان المجاور الذي تنتظر فيه حتى ترسو على مكان العمليات.

ويقول البعض أن المقصود بالميناء «Port» ليس فقط المكان المحمي الذي يعتبر كذلك من الناحية الفنية، بل كذلك كل الأماكن التي تعودت السفن إرتيادها لشحن وتفريغ البضاعة، ويدخل فيها الخليج «rade» المحمي حيث تستقبل فيه السفينة البضاعة المشحونة على صنادل، والمرسى الكائن بحذاء الشاطئ الذي تشحن وتفريغ المنتجات الطبيعية. وتفادياً لمشاكل تعريف المقصود بالميناء تقول المشارطات في تعدادها «الموانى والأماكن، المأمونة» (١).

وعلى كل حال فلا يقتصر لفظ المرسى - في هذا التعيين - على المرسى ذاته، بل تمتد فيشمل المكان الذي تقف السفينة فيه في إنتظار خلو مكان على المرسى نفسه.

(١) فارو في مقاله بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢٨٧.

(٢) فارو في مقاله السابق.

٢ - يجب أن تراعى فى إختيار المستأجر إعتبارات سياسية وإعتبارات ملاحية ، لأن كلا منهما يدخل فى معنى الأمان الذى يجب أن يتوفر للسفينة فى المكان الذى يختاره المستأجر :

- فيجب أن لا تتعرض السفينة - فى المكان المختار - إلى التعطل أو منع تنفيذ العمليات بسبب أوامر السلطات الحكومية أو المحلية أو بسبب اضطرابات أو ثورات^(١).

- ويجب أن لا تتعرض لأن خطر ملاحى أثناء وجودها فيه أو دخولها إليه خروجها منه ، كمخاطر الرياح والثلج وعمق الماء . كما يجب أن يكون مكان العمليات يسمح بكل مناورات السفينة وتحركاتها ، وأن تكون الأنوار فيه والعلامات ومطابقة للأصول وكافية ، وخدمة الإرشاد ذاتكفاءة ، وأن يكون خروج السفينة ودخولها إليه لا خطورة فيه ويمكنها الإعتماد على وسائلها الخاصة دون حاجة إلى تخفيف حمولتها .

- والعبرة دائماً فى كون السفينة آمنة هى بوقت وجود السفينة فى المكان ، فيضج التعيين ولو كان المكان فيه خطورة ققت التعيين إذا كان سيصبح آمناً عند تواجد السفينة فيه . ولكن ما الحكم إذا عين المستأجر ميناء آمناً ولكن السفينة تأخرت فى التوجه إليه تأخراً غير عادى ثم أصبح الميناء غير آمن فهل يعتبر المستأجر مسئولاً لأنه عين ميناء غير آمن فيتحمل نتائج رفض السفينة التوجه إليه أم أن السفينة بسبب تأخيرها غير العادى تتحمل نتائج هذا التأخير ؟ ... واضح أن السفينة تتحمل نتائج التأخير غير العادى الذى لم يتسبب فيه المستأجر . أما من حيث رفضها الدخول إلى المكان فإن رأى على أنه إذا كان الخطر بالميناء وقت وصول السفينة مؤقتاً فإن الميناء لا يعتبر غير مأمون بل يكفى السفينة أن تنتظر أمام الإنتظار لفترة محدودة تقدر بالنظر إلى ظروف الميناء وطبيعة الرحلة وطولها^(١) ، وإلا إعتبر الميناء غير مأمون وكان للسفينة أن تطلب تعيين مكان آخر وإنما التحمل هى نتائج تأخيرها فى تنفيذ أوامر المستأجر .

- والعبرة فى تقدير كون المكان مأموناً أو لا هى بالنظر إلى ذات السفينة المعينة فى العقد وليس بالنظر إلى ظروف المكان عموماً .

والمستأجر إذ يختار المكان عليه أن ينظر إليه من وجهة نظر الربان وعلى أساس المعلومات التي لديه أو التي يجب الحصول عليها عن السفينة التي تنفذ النقل .

- وكون المكان مأموناً أولاً المرجح الأخير فيه للربان وحده لأنه أعلم بإمكانيات سفينته وهو المسئول الوحيد عن سلامتها ، مع إمكان مناقشته في أسباب تقديره عند الإقتضاء .

٤٠٤ - أثر شرط المكان المأمون safe port, safe berth :

نواجه بالنسبة لهذا الشرط ذات السؤال الذي قابلنا في تفسير الشرط الذي يوجب على المستأجر أن يراعى في تعيين المكان أن تكون السفينة فيه « دائماً عاتمة » ، فهل يلتزم المستأجر في تعيين المكان المأمون بضمان سلامة السفينة فيه أم أنه يعين المكان الذي يراه ولا يضمن أمانه ويكون للربان إذا رأى فيه خطورة على سفينته أن يرفض التوجه إليه بحيث إذا دخله كان ذلك على مسؤوليته؟ ... رأينا أن المستأجر عليه أن يراعى ظروف السفينة ، ورأينا كذلك أن الربان بوصفه المسئول عن سلامتها له حرية تقدير الموقف ، ولهذا يذهب الرأي^(١) إلى أن المستأجر لا يسأل عن إختيار المكان إلا في الحالة التي لا يكون الربان فيها قد ارتكب خطأ في تقديره ، ويطبق القضاء الإنجليزي هذا المبدأ على النحو التالي :

- إذا كان الميناء فيه خطورة ظاهرة أو معروفة للكافة وقبل الربان دخوله فهو المسئول عن ذلك ولا يتحمل المستأجر أية مسؤولية ، إذ يكون على الربان أن يرفض دخوله وأن يطلب من المستأجر تعيين ميناء آخر .
- إذا كان الميناء فيه خطورة يعلمها الربان ، ولكنه لم يدخله إلا بعد تأكيد له بسلامته من جانب المستأجر أو سلطات الميناء ، فهنا يسأل المستأجر عما يصيب السفينة لأنه يضمن للربان صحة المعلومات التي قدمها إليه ، وكذلك في الصورة الثانية لا يكون من الربان خطأ أمام تأكيد سلطات الميناء بأمانه ، فيسأل المستأجر عما يصيب السفينة وهي داخلة إلى الميناء أو راسية فيه أو خارجة منه . ويؤيد هذا الحل أن المستأجر عليه أن يبذل الاحتياطات والتحريات المعقولة للتحقق من سلامة الميناء وإخطار الربان بما يعلمه إن لزم الأمر .

- إذا كان بالميناء خطورة ولكنها خطورة احتمالية، بمعنى أن الخطورة لا تقوم إلا إذا وقعت ظروف معينة، مثلاً إذا هبت الرياح، وبذل الربران الميناء فى وقت هادئ ثم طرات الخطورة فهل يعتبر الربران أنه قبل تحمل هذا الخطر؟ ... يرفض الشراح إعطاء إجابة موحدة لمثل هذه الحالة، ويفضلون النظر فى كل ظرف على حدة للنظر فى شروط العقد وسلوك كل من الطرفين والتوازن الإقتصادى الذى تقوم عليه علاقاتهما فى العقد. والى يتأرجح على كل حال بين رأيين، الأول اعتبار المستاجر ضامناً سلامة السفينة طالما لم يصدر من الربران خطأ، وحكمت بذلك محكمة العدالة العليا الإنجليزية فى ١٦٧ يوليو ١٩٥٧^(١)، فقالت:

« أن الميناء يعتبر مأموناً إذا كانت السفينة - فى المدة المقررة - تستطيع دخوله والبقاء فيه والخروج منه دون أن تتعرض لخطر (مالم يقع حادث أو سبب غير عادى) وأن الربران إذا تصرف كبچار خبير فإن المجهز لا يفترض أنه قبل أن يتحمل أية مخاطر.

والرأى الثانى هو النظر إلى الربران بوصفه مسئولاً عن سلامة السفينة وفى استطاعته أن يرفض الذهاب إلى المكان إذا لمس فيه خطراً ما فإذا قبل دخوله كان ذلك على مسئوليته وحده.

ثالثاً: شرط «أو أقرب ما يمكن»:

Or as near as possible "aussi près que":

٤٠٥ - تقضى القواعد العامة أن على السفينة أن تتجه إلى ميناء معين لتشحن الحمولة المتفق عليها، وأنه متى شحنت فإنها ترحل مباشرة

(١) أشار إليه فارو فى مقاله السابق ص ٣٨٩.

(٢) فى هذا المعنى: الجزائر الابتدائية ٢٢ ديسمبر ١٩٢٤ ملحق دور ١٩٢٥ ص ٧٥. وشالارون رقم ٢٤٢ حيث يستبعد فكرة الضمان فى جانب المستاجر فى جميع الحالات التى يساهم فيها المستاجر فى الإعداد للرحلة تأسيساً على الفكرة العامة فى مشاركة الدائن للمدين فى تنفيذ الإلتزام إذ يظل المدين لو دائماً المعتزم ويستند إلى حكم المحكمين فى قضية أصيبت فيها السفن بعيب فى التستيف الملاهى راجع إلى خشب الفواصل الذى قدمه المستاجر - تحكيم ٩ مايو ١٩٣٨ ملحق دور ١٦ ص ١١٢، ويستثنى حالة وقوع خطأ متميز من المستاجر إذ يسأل عنه عندئذ على الأساس التقييرى: بوليس ٥ نوفمبر ١٩٥٤ بحرى ١٩٥٥ ص ٦٠١. تحكيم ٧ ديسمبر ١٩٦٠ بحرى ١٩٦١ ص ٦١٤. هذا مع التحفظ دائماً بالنسبة لحالة ما يقدم المستاجر للربران معلومات عن المكان المختار إذ يفترض أنه يضمن صحتها وأن للربران أن يطمئن إليها.

إلى المكان المعين لوصولها فترسو فيه وهناك تفرغ حمولتها . وفى الحالتين - عند الشحن والتفريغ - لا يعفى السفينة من الذهاب إلى الميناء المعين إلا سبب تتوافر له شروط للقاهرة . ولكن قد تقوم أمام الربان فى سبيل الوصول إلى هذا الميناء صعوبات لا ترقى إلى مرتبة الموانع القهرية ، وهنا تقضى عليه القواعد العامة مع ذلك بمواجهتها وتحمل نتائجها .

وقد أشار القانون المصرى الجديد فى المادة ١٩٣ إلى ذلك فى حالة التفريغ ، فقال أنه « إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء (وكان النص يقول : مكان) من الميناء المذكور - وفى هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى هذا الميناء .. وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه ناشئاً عن قوة القاهرة إلترزم المستأجر بهذه المصاريف » .

وتقدياً لهذا النص يدرج المجهز - عادة - بعد بيان الشحن أو التفريغ عبارة أن السفينة - تذهب إليه أو إلى أقرب مكان منه يمكنها الوصول إليه فى أمان ، وبهذا يبدو الشرط كتحفظ أو قيد على إلترزام الربان ، بحيث إذا صادفته عقبة تجعل تنفيذ إلترزامة غير ممكن كان له أن يذهب إلى أقرب ميناء منه يمكنه الذهاب إليه فيشحن فيه أو ينهى رحلته قبل نهايتها الطبيعية ويفرغ البضاعة .

٤٠٦ - ويلاحظ أن شرط « أقرب ما يمكن .. » يتضمن مفهوم شرطى ميناء مأمون ومرسى مأمون ، لأن الربان فى هذين الشرطين إذا وجد خطورة فى المرسى أو الميناء الذى عينه المستأجر فله أن يرفض الذهاب إليه وأن يتوجه إلى أقرب مكان يمكنه للذهاب إليه إن لم يعيم له المستأجر مكاناً آخر . ولكن بين شرط أقرب ما يكون وهذين الشرطين فرقاً فى ظروف وضع كل منها ، ففى شرطى الميناء والمرسى المأمون الفرض أن المجهز لا يعلم - وقت العقد - الميناء الذى ستتجه إليه السفينة ولا يعلم سوى المنطقة الجغرافية التى يقع فيها ، ولذا يكون من الطبيعى أن يحتاط لنفسه فيشترط فى العقد على المستأجر أن يكون الميناء أو المرسى الذى يعينه فيما بهد « مأموناً » . أما هنا فالميناء أو المكان معين بالعقد

والفرض أن المجهز يعرفه وإن كان لا يعلم ما إذا كانت سفينته يمكنها في ظروف النقل أن تتجه إليه فيحاطط لنفسه بأن يقرر أن السفينة ستذهب إليه أو إذا لم يمكنها ذلك فهي تتجه إلى أقرب مكان إليه بقدر ما يمكنها ذلك .

ويقول لوكليز أن هذا الشرط كان له ما يبرره في القرن التاسع عشر ، وكان يوضع في مشارطات الرحلات من أوروبا إلى أمريكا ، ويواجه حالة ما لا تستطيع السفينة التفريغ في الميناء المقرر للوصول فكان من مصلحة المستأجر أن لا تعود بالحمولة إلى أوروبا ولهذا فهو يأنز الربان في أن يفرغها في أقرب مكان ممكن إلى هذا الميناء . وبقي الشرط وظل يدرج في المشارطات حتى وقتنا الحاضر .

٤٠٧ - أثر أو مفهوم الشرط : هل يفهم هذا الشرط على أن المجهز - في ظله - له أن يمتنع عن الذهاب إلى الميناء المحدد لمجرد قيام أي عقبة في سبيل ذلك أم يلزم أن يتوافر لهذه العقبة شروط القوة القاهرة .

اختلف الرأي : فهناك التفسير المضيق ، إذا يرى أن المجهز عليه قبل إبرام العقد أن يستعلم عن الميناء المحدد بها وهو أن يرى الناس بما إذا كانت سفينته يمكنها دخول هذا الميناء أولاً . ولهذا فإن المجهز ليس له أن يتمسك بالشرط والذهاب إلى مكان غير المحدد بالمشاركة متى عجزت سفينته عن دخوله ، إلا إذا كان عجزها راجعاً إلى سبب له وصف القوة القاهرة أي غير متوقع وقت إبرام العقد وغير ممكن التقلب عليه ، خاصة وأن من المصلحة الكبرى للمستأجر أن تسلم السفينة حمولتها في المكان الذي أرسلت البضاعة إليه . ويلاحظ هذا الرأي أن اشتراط القوة القاهرة كمانع من دخول السفينة الميناء المعين لا يجعل الشرط عبئاً بل تظل له فائدة متى كانت مدة قيام المانع مؤقتة ، فهذا المانع القهري المؤقت يوجب على المجهز الانتظار حتى يزول طبقاً للقواعد العامة ، أما في حالة وجود الشرط فإن الربان أمام هذا المانع المؤقت أن يتمسك بحقه في التوجه إلى أقرب مكان ممكن^(١) .

(١) مقالة عن الشروط الخاضعة في المشارطات بحري ١٩٦٢ ص ٧٠٣ .

ويقترح هذا الرأي المضيق أنه إذا أريد أن يكون للشرط فائدة فإنه يجب أن ينص فيه على أنه يواجه وقائع محددة لاحقة لإبرام المشاركة لا يعلمها المجهز عند إبرامها (لوكلير السابق) وفي غير هذه الصورة لا يتحرك الشرط إلا أمام القوة القاهرة - كما يلاحظ أن المجهز الذي يقوم لديه شك حول أماكن دخول سفينته الميناء المعين فإن عليه أن يشترط في الميناء والمكان أيا كان أن يكون مأموناً، فإن لم يفعل فليس له أي تعلل ويتمسك بشرط عام غامض كشرط أقرب ما يكون^(١).

أما الرأي الآخر فهو موسع، يقول إن قصر الشرط على حالة القوة القاهرة يجعله لغواً لأن المانع القهري متى قام رتب أثره دون حاجة إلى التمسك بالشرط، ولكن من ناحية أخرى لا يمكن تطبيق عبارة الشرط على إطلاقها والسماح للمجهز بعدم الذهاب إلى الميناء المحدد لمجرد قيام مانع كان موجوداً والمفروض أنه كان يعرفه وقت إبرام العقد، إذ عليه أن يستعلم - قبل التعاقد - عن ظروف الرحلة والميناء وتقدير إمكانياته فإن أهمل فعلية أن يتحمل نتيجة إهماله. ولهذا فإن الشرط لكي ينطبق - في هذا الرأي - لا يلزم أن يكون المانع قهرياً بل يكفي أن يكون المجهز معذوراً في جهله به أو أن يكون مانعاً غير مؤكد له صفة إحصائية، أما إذا كان مانعاً قائماً وقت العقد ويتعلمه المجهز أو المفروض أن يعلمه فهو لا يحرك الشرط، مثلاً إذا كانت السفينة لا يمكنها دخول الميناء المحدد في المشاركة بسبب ضخامة حجمها فهذا مانع يجب أن يعرفه المجهز فإن تعذر عليها دخول الميناء وذهبت إلى ميناء قريب فإن المجهز المؤجر عليه تعويض المستأجر عن ذلك.

وينظر رأي ثالث - وسط - إلى كون المانع مؤقتاً أو دائماً، فإن كان مؤقتاً فلا ينطبق الشرط إلا إذا كان تأخر السفينة في إنتظار زواله تأخيراً غير عادي (anormal) ليس من المعتاد أن يتوقعه الطرفان عند إبرام العقد. غداً الرأي لا يتطلب مانعاً قهرياً وإنما يكفي بكون المانع يطول وقتاً غير معتاد.

(١) جرانميزون في تطبيق تحت كان ٢٥ أبريل ١٩٥٨ بحري ١٩٥٨ ص ٤٨٦ وهو يؤيد الحكم، جاننرت مقال في دور ٢٥ ص ١ بعنوان ملاحظات حول شرط اقرب ما يكون، ولوكلير في مقال عن الشروط الفاسخة بحري ١٩٦٢ ص ٧٠٢ ويرى أن هذا الشرط لا مبرر له إطلاقاً الآن.

(أ) يخول شرط «أقرب ما يمكن» الريان الذى يتعذر عليه دخول الميناء المتفق عليه بسبب عقبة نشأت (أو عرفت) بعد إبرام العقد أن يستمر فى طريقه إلى أقرب ميناء وأن يعطى هناك الإخطار بالاستعداد (ويلاحظ أن كلمتى «أو عرفت» موضوعة بين قوسين بسبب أنها ليست محل إتفاق أعضاء اللجنة إذ رأى بعضهم أنه يلزم فى المانع الذى يبرر استخدام الشرط أن يكون لاحقاً على إبرام العقد أما إذا كان موجوداً وقته ولم يكن المجهز يعرفه وعرفه بعد ذلك فلا يشفع له جهله به إذ كان عليه أن يستعلم جيداً عن ظروف الميناء قبل إبرام المشاركة).

(ب) ويخول هذا الشرط كذلك الريان الذى يحاط علماً بهذه العقبة أن ينحرف عن طريقة أو أن يغادر الميناء البور port call دون إلزام بالذهاب إليه.. وصورة ذلك أن يخطر الريان بالراديو وهو فى طريقة إلى الميناء بأن عمق المياه لن يمكنه من دخول الميناء فيكون له أن ينحرف عن طريقة إلى هذا الميناء ويتجه إلى أقرب ميناء.

(ج) إذا رأى الريان لسبب معقول أن يستعمل حقه فى هذا الشرط وفرغ كل الحمولة أو جزءاً منها فإن البضاعة تتحمل النفقات (بما فيها تكاليف نقل البضاعة إلى ميناء الوصول)، ومخاطر العملية، وبحسب الوقت الذى تستغرقه عملية الشحن والتفريغ من وقت العمليات. أما الوقت الذى يستغرقه الذهاب من ميناء التفريغ إلى مكان الوصول فلا يحسب. (د) وأخيراً، فإنه إذا استخدم الريان - بسبب معقول - حقه فى هذا الشرط وفرغ البضاعة فى ميناء غير الميناء المتفق عليه فلا يكون ثمة محل لتخفيض فى الأجرة أو زيادتها.

٤٠٨ - أما القضاء فيأخذ برأى يمكن وصفه بأنه وسط بين هذه الآراء كلها، ويقترب كثيراً من الرأى الذى وصفناه بأنه الرأى الموسع، وهو إذ يشترط للسماح بتطبيق الشرط منعاً له وصف القوة القاهرة

(١) جوفارى رقم ٧١ وتعليق له فى بحرى ١٩٥٩ ص ٥٤ بعنوان حول حكم «Hemose». انظر ريبير ٢ - ١٥١٤.

(٢) تحكيم بورمو ودمور وإيكار فى اول مايو ١٩ ملحق نور ٨ ص ٢٦٧. غارو فى مقاله بحرى ١٩٦٠ ص ٣٢٢.

لا يشترط في هذا المانع الشروط المقررة لاعتبار المانع قهرياً ، بل يكفي بكونه مانعاً له وصف إستثنائي وغير عادي في مدى توقعه وأثره ومدته ، ولكنه لا يتطلب كونه غير ممكن التغلب عليه بل يكفي أن يكون إستثنائياً غير عادي « anormal » .

والقضاء - حرصاً منه على فرض إحترام جدية التعهدات - لا يسمح للمجهز بالإمتناع عن الذهاب إلى الميناء المحدد في المشاركة إذا كان في وسع المجهز أن يستعلم مقدماً عن ظروف الرحلة ، ومن ذلك ما حكم به من حرمانه من التمسك بالشروط إذا كان المانع هو أن السفينة ذات غاطس غير عادي في حين أن الميناء له مد وجزر وعمق معروف مقدماً ولهذا فليس للمجهز أن يدعى أنه فوجيء بهذا المانع بل إنه يعتبر مرتكباً خطأ في التوقع يتحمل هو نتائجه^(١) . وكذلك كون السفينة وجدت الميناء محاطاً بالتلج لأن ذلك امر متوقع أو من الواجب توقعه^(٢) .

فالشروط إذن في نظر القضاء هو أن يكون المجهز أو الربان لم يتوقع المانع الذي صادفته السفينة . وأنه كان معذوراً في عدم توقعه .

فلا يعتبر كذلك الجو السيء الذي يواجه السفينة ولا هياج البحر هياجاً شديداً يمنعها من الاستمرار في سيرها أو حتى بجبرها على الالتجاء إلى ميناء ، فكل هذه عوامل متوقعة في الرحلات البحرية ، وكل ما تؤدي إليه تأخير في الرحلة عادي ومتوقع ويتحملة المجهز^(٣) .

استعداد السفينة للعمليات :

٤٠٩ - لا يكفي المؤجر - لكي يعتبر قد نفذ لإلتزاماته في خصوص

عمليات الشحن - أن يتقدم بالسفينة في الموعد المحدد وفي المكان المعين في الميناء إذا كانت عمليات الشحن غير ممكنة عملاً بسبب أن السفينة غير مستعدة لاستقبال البضاعة ، إما لعدم صلاحيتها للرحلة إطلاقاً فيكون من العبث شحن البضاعة عليها إذا كان من الواضح أنها ستفرغ ثانية ،

(١) محكمة كان في ٢٥ ابريل ١٩٥٨ بحرى ١٩٥٨ ص ٤٨٦ .

(٢) ص جان ٢٠ مايو ١٩٢٦ نور ١٦ ص ١٤٦ .

(٣) جانتزن ، المقال السابق .

وإما لأن عمليات الشحن لا يمكن البدء فيها قانوناً لعدم إتخاذ الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة، وإما - أخيراً - لأن السفينة وإن كانت تصلح للقيام بالرحلة إلا أن معدات الشحن عليها وعنابرها وحالتها عموماً لا تمكن من وضع البضاعة فيها .

صلاحية السفينة للملاحة (الشحن) :

٤١٠ - وقد سبق أن تعرضنا لهذه المسألة وقلنا أن صلاحية السفينة ليست صفة يلزم توافرها فيها بل هى - فى المشاركة بالرحلة - وسيلة المؤجر لتنفيذ إلتزامه بالنقل .

وفى خصوص المشاركة بالرحلة يثور السؤال عن الوقت الذى يجب أن تتوافر فيه صلاحية السفينة للملاحة، هل يلزم أن تتوافر فى الوقت المقرر لبدء عمليات الشحن أم يكفى أن يكون متوقعاً توافرها وقت البدء فى الرحيل الفعلى؟ مثلاً إذا كانت السفينة بحاجة إلى إصلاحات وعمليات تصبح صالحة للملاحة فهل للمستأجر الامتناع عن بدء العمليات واعتبار المؤجر مخطئاً لأن السفينة - فى هذه اللحظة - ليست صالحة للملاحة أم يلزم المستأجر ببدء العمليات على أساس أن السفينة وإن كانت الآن ليست صالحة للملاحة إلا أنها ستصبح كذلك أثناء الشحن وقبل بداية الرحلة؟ .. بعبارة أخرى ما هى اللحظة التى ينظر فيها إلى صلاحية السفينة؟

الراجع أن العبرة هى بوقت بداية الرحلة لا بوقت بداية عمليات الشحن، وإنما إذا كان واقع الحال يكشف عن أن السفينة لن تصبح صالحة وقت الرحيل بالنظر إلى ما تتطلبه من إعداد وإصلاح أمكن للمستأجر أن ترفض شحن البضاعة على أساس أن ما ينقص السفينة جوهرى أو يتطلب وقتاً وجهداً كبيراً .

ويقوم هذا رأى الرالج على أن مشاركة الإيجار بالرحلة تنفذ - بطبيعتها - بشكل متتابع، إذ يتضمن تنفيذها ذهاب السفينة إلى ميناء شحن ثم شحن للبضاعة ثم رصها ثم الرحيل إلى ميناء الوصول ثم دخول هذا الميناء وتفريغ البضاعة وأخيراً تسليمها . ويقوم فى خصوص تنفيذ كل من هذه العمليات إلتزامات متعاقبة على الطرفين ولهذا يجب بالنسبة

لكل منها النظر إلى وقت تنفيذه والهدف منه لتحديد مداه ، وبالنسبة إلى إعداد السفينة لتصبح صالحة للملاحة نجد أن المؤجر يلزم بتقديم سفينة قادرة على تنفيذ الرحلة ، فلتحديد مضمون هذا الإلتزام وهدفه ننظر إلى وقت تنفيذه أى وقت بداية الرحلة . وهو الوقت اللاحق على إتمام شحن البضاعة ، ولهذا فإنه بالنسبة لعملية الشحن يجب أن تكون السفينة جاهزة له فى الوقت المعين لتنفيذ الشحن ، وبالنسبة للإلتزام بالقيام بالرحلة - وهو الذى يجب أن تكون السفينة قادرة عليه وصالحة له - يكفى أن تكون السفينة جاهزة له عند إتمام الشحن لأن هذا وقت الرحيل^(١).

ومعنى ذلك أن من الممكن للمجهز أن يجرى إصلاحات بسيطة فى السفينة مثلاً أثناء عملية الشحن وبشرط أن لا يعوق ذلك عمليات الشحن أو الرص ، وإنما المعيار بين الإصلاح البسيط والإصلاح الجسيم عسير التطبيق فى العمل ، وقد حكم بأن الإصلاح الجائر يجب أن لا يكون مما ينصب على جزء أساسى فى السفينة أو يتطلب فحصاً جديداً فى ميناء آخر بمعرفة الخبراء ، إذ عندئذ تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة فى الوقت المقرر للشحن وعند بداية الرحلة^(٢).

وقد حكمت بهذه المعانى محكمة إستئناف جنوا^(٣) فقالت «ليس فى القانون الذى يوجب على الربان ضمان صلاحية السفينة ولا فى شروط العقد الذى يوجب أن تكون السفينة صالحة من جميع الوجوه للرحلة ما يوجب أن تكون هذه الصلاحية مكتملة فى اللحظة التى يعلن فيها الربان إستعداده لتلقى البضاعة بل يكفى أن تتحقق هذه الصلاحية بعد تمام الشحن وفى الوقت الذى يجب أن تكون فيه السفينة ممتعدة للرحيل - وترتيباً على ذلك فإنه يمكن خلال عمليات الشحن القيام بإصلاح تلفيات بالسفينة ولكن على شرط أن لا تعوق عمليات الشحن والرص - وإذا لم تنته هذه الإصلاحات خلال الشحن كان الربان مسئولاً أمام المستأجر حتى

(١) انظر تعليق كوبياناش فى دور ٣ ص ٤٧٤ تحت إستئناف جنوا فى ٢٨ يونيو ١٩٢٣ .

(٢) قرار تحكيم دور وريبير وجوفارى فى ٢١ فبراير ١٩٥٠ بحرى ١٩٥٠ ص ٣٥٢ وقرار

تحكيم بروورومبيدس فى ٣ فبراير ١٩٦١ بحرى ١٩٦١ ص ٥٥٧ .

(٣) س جنوا ٢٨ يونيو ١٩٢٣ دور ٣ ص ٤٧٤ وتعليق كوبياناش .

ولو كان الربان يقدر - تقديراً معقولاً - أن وقت الشحن كان يكفي لإنهاء عمليات الإصلاح وذلك لأنه مسئول عن جميع نتائج عدم صلاحية السفينة عند بداية الشحن » .

٤١١ - إتمام الإجراءات القانونية : وكما رأينا أن على المستأجر أن يتدبر أمره فيما يتعلق بإعداد المستندات وإستيفاء الإجراءات الخاصة بتصدير بضاعته من ميناء الشحن ، فكذا على المؤجر أن يستوفى الإجراءات القانونية التي تلزم للسماح بشحن السفينة أو تفريغها ، إذ تقضى اللوائح عادة أن يقدم الربان مستندات معينة هي المنافستو ومشاركة إيجار السفينة ودفتر يومية السفينة لكي يحصل على الإذن بالشحن ، وكثيراً ما يحدث أن يحصل الربان على هذا التصريح قبل أن يقدم هذه المستندات ، وفي هذه الحالة يعتبر الشحن جائزاً .

ويرفض القضاء إعتبار الشحن جائزاً ، وبالتالي إعتبار مدة العمليات قد بدأت ، إذا لم يستوف الربان هذه الإجراءات الجمركية^(٢) .

وفي خصوص التفريغ ، لا يجوز تفريغ شئ من البضاعة قبل أن يقدم الربان تقريره البحري أمام القاضى التجارى ، وذلك فيما عدا حالة الخطر .

ومعنى ذلك أن التفريغ لا يعتبر جائزاً ولا تعتبر السفينة مستعدة ما لم يتوافر هذا الشرط .

وفي كل حال ، ودون الدخول فى تفاصيل ، يلزم بوجه عام أن تكون السفينة قد استوفت كافة الإجراءات القانونية ، والإجراءات التي قد تتطلبها سلطات الميناء فى أحوال خاصة .

إعداد السفينة للعمليات المطلوبة :

٤١٢ - يلزم كذلك أن تكون السفينة مستعدة مادياً لاستقبال البضاعة طبقاً للشروط المتفق عليها ، بمعنى أن تكون العنابر والأقسام المخصصة لها جاهزة تماماً لذلك ، فعلى الربان تنظيف العنابر وإعدادها ،

(٢) كاليه ١٢ يونيو ١٩٢٩ ملحق دور - ٧ ص ٣٦٣ . التأسيس ٢٧ مارس ١٩٢٤ دور ٨ ص ٦٤ .

وفحص مستودعات المياه والخراطيم وأدوات الإطفاء الكهربائية ومعدات الشحن والأوناش ومعدات تستيف البضاعة ، إلى غير ذلك^(١).

هذه مسائل عامة .

وهناك مسائل يجب النظر إليها بخصوص كل رحلة وحمولة :

- فبالنسبة إلى وسائل الشحن ، يجب إحتلام ما يرد خاصاً بها في المشاركة ، وفي جميع الحالات يجب أن تكون السفينة قادرة على العمل بوسائلها الخاصة أى أن تكون روافعها قادرة على العمل ولو كانت المشاركة تقضى أن العمليات تتم بواسطة روافع الميناء .

ويغلب أن ينص على أن السفينة تكون مزودة بروافع ذات قدرة معينة ، وعندئذ لا تلزم السفينة فيما يجاوز هذا القدر .

- وبالنسبة إلى مجموع الحمولة ، تعتبر السفينة غير مستعدة للعمليات إذا كان جزء من الحمولة لا يمكن شحنه فوراً بسبب أن بعض عناصر السفينة المعدة لاستقبال الحمولة لا يزال مشغولاً .

- وكذلك بالنسبة للعمال اللازمين ، إذا كان هؤلاء العمال مشروطاً أن تقدمهم السفينة فلا تعتبر مستعدة إذا لم تكن بالفعل قد أعدتهم للعمل^(٢).

٤١٣ - متى توافرت للسفينة هذه الشروط ، بأن تواجدت في الميناء والمكان الصحيحين ، جاهزة من الناحية المادية ، واستوفت الإجراءات القانونية اللازمة ، فقد نفذ المجهز إلتزامه بالاستعداد ووجب على المستأجر أن يبدأ العمليات . ولكن يلزم لذلك أن يخطر الربان بأنه مستعد ، على النحو الذى رأيناه .

(١) فريكان ، مسئولية الناقل البحرى : باريس ١٩٥٧ ص ٢٠٣ . لوكنر رقم ٩٠ .

(٢) أيزنشتين ص ٢٩ ، كالبه ١٠ أبريل ١٩٢٣ ملحق ١٩٢٣ ص ٢٢٣

المبحث الثالث

عمليات الشحن والتفريغ^(١)

الإخطار من الربان ان السفينة مستعدة

notice of readiness avis de mise à disposition

٤١٤ - متى كانت السفينة قد إستعدت تماماً لإستقبال البضاعة فقد وجب إخطار المستأجر بهذا الوضع كى يبدأ فى تنفيذ إلتزامه بالشحن ، ويكون ذلك بإخطار يرسله الربان للمستأجر او وكلائه بأن العمليات يمكن ان تبدأ لأن شروط وضع السفينة تحت تصرف المستأجر قد توافرت او انها ستتوافر فى اللحظة المحددة لبدء العمليات .

وعادة تحدد المشاركة الأشخاص الذين يرسل إليهم هذا الإخطار (to notify , à notifier) ، فى حالة الشحن ، وتعين سندات الشحن الذى يرسل إليه الإخطار بالتفريغ وهو عادة وكيل او امين الحمولة .

هذا الإخطار بالإستعداد هو الحاسم فى تحديد اللحظة التى تبدأ فيها العمليات وبالتالي اللحظة التى يبدأ منها حساب مدد هذه العمليات على عاتق المستأجر (بحسب الأصل) ، ولهذا يجب ان لا يختلط بإخطار آخر يرسله الربان ويخطر فيه المستأجر لا باستعداد السفينة بل بقرب وصولها إلى المكان المعين ويسمى لذلك الإخطار بقرب الوصول او بتحديد التاريخ المتوقع لوصولها Expected time Arrival ، ويرسل عادة بالتلغراف للمستأجر ويبين فيه التاريخ الذى يتوقع أن تصل فيه السفينة ، ويرسل قبل هذا التاريخ بعدة أيام .

(١) وضعت اللجنة الدولية للقانون البحرى مشروعاً خاصاً ببعض إجراءات ومدد الشحن والتفريغ وذلك فى مؤتمرها المعقود فى اثينا سنة ١٩٦٢ . وهذه القواعد تستهدف توحيد الأحكام فى الموضوع الذى تعالجه عن طريق إحالة الأطراف إليها فى عقودهم ، على غرار ما هو متبع فى قواعد بيرك وانقرس لسنيتى ١٩٢٤ . ١٩٥٠ فى الخصارات المشتركة .

انظر فى الموضوع الرسالة القيمة للكتور عبد المنعم خلاف بعنوان غرامات التأخير ، القاهرة سنة ١٩٨٧ وتنبى فى مشارطات إيجار السفن ، القاهرة سنة ١٩٨٧ .

٤١٥ - الإخطار بقرب الوصول E. T. A. والإخطار

بالوصول : كثيراً ما تنص المشارطة على إخطارين خاصين بتاريخ وصول السفينة ، إخطار بقرب وصولها (E. T. A. Expected Time of Arrival) وإخطار آخر بوصولها فعلاً notice of arrival والأول هو الإخطار الذي يعطيه الربان فى الوقت المتفق عليه قبل الوصول إلى الميناء (م ١ من باب الإخطار بقرب الوصول من قواعد أثينا) ، ويحدد تاريخاً تقريبياً لوصول السفينة ، أما الثانى فيصدر قبل وصولها فعلاً بساعات قليلة ويعين لحظة محددة لهذا الوصول ، وعادة يتبع الإخطار بقرب الوصول فى إستئجار السفن لنقل بضاعة تستحضر من مصدرها أو من مكان آخر لتشحن مباشرة دون أن تنتظر بالميناء^(١) .

وبين هاتين الصورتين من الإخطار بالوصول فروق عدة :

فالإخطار بقرب الوصول لا يلزم به حتماً أن تكون السفينة قد وصلت فى التاريخ المعين به لوصولها إذ هو تاريخ تقريبي ، فلا يسأل المجهز إن تأخرت عن ، مالم يكن التأخير مبالغاً فيه فعندئذ قد يسأل عما تكبده المستأجر فى سبيل الإستعداد للعمليات إذ كان من الواجب فى هذه الحالة أن يخطره المجهز بالتأخير ، وكذلك الشأن لو وصلت السفينة مبكرة جداً عن التاريخ المعين بالإخطار فليس للمجهز مفاجأة المستأجر ومطالبته بالبدء فى العمليات فوراً بإخطار يرسله إليه بإستعداد السفينة لأن الغالب أن يكون المستأجر قد رتب أموره على موعد تقريبي من الموعد المذكور بالإخطار بقرب الوصول .

أما الإخطار بالوصول فعلاً « Notice of Arrival » فأثره أكثر تحديداً وإلزاماً لأنه يقدم بياناً محدداً ، والفرص أن يكون الوقت أو التاريخ المبين فيه صادقاً أى مطابقاً للواقع ، ولا يكون هناك محل للإلزام المستأجر

(١) وإذا كان متفقاً فى نفس العقد على أن تذهب السفينة إلى عدة موانئ فإن الإخطار بقرب الوصول المتفق عليه يلزم فقط بالنسبة للميناء الأول ، ولا يلزم بالنظر إلى الموانئ اللاحقة إلا بالنسبة لما يبعد منها عن الميناء السابق عليه بمسيرة ثلاثة أيام على الأقل (م ٣ من قواعد أثينا فى باب الإخطار بقرب الوصول) . وكان قد اقترح فى اللجنة أن يكون معيار ما إذا كان يلزم إخطار جديد لكل ميناء هو النظر إلى ما إذا كانت الموانئ فى دولة واحدة أو لا . ولكن إتفق على المعيار لوارد بالنص لأنه وحده المعيار الفعال .

بتحمل سريان المدة المقررة للعمليات قبل هذا الوقت ولو وصلت السفينة قبله بالفعل ، أما إذا تأخرت عنه السفينة وكان ذلك بخطأ من الريان أو كان الريان يعلم التأخير ولم يخطر به المستأجر في وقت مناسب فإن المجهز يلزم بتعويض المستأجر عن الضرر الذي يكون قد أصابه بسبب إنتظاره السفينة في الميناء .

والإخطار بقرب الوصول والإخطار بالوصول ، كلاهما لا يصل في تحديده وأثره إلى مرتبة الإخطار باستعداد السفينة فعلاً للعمليات ، ولا يعفى الإتفاق عليهما من الإلتزام بإعطار الإخطار بالاستعداد (كذلك قواعد اثينا ٢ باب الإخطار بقرب الوصول) .

فالإخطار بالاستعداد يعنى أن الريان نفذ الإلتزامات المطلوبة منه في وضع السفينة تحت تصرف المستأجر تنفيذاً للمشاركة ، بمعنى أن السفينة وصلت إلى المكان المطلوب وصولها إليه وأنها مستعدة فعلاً للعمليات أو أنها ستصبح مستعدة في الوقت اللازم لها (قواعد اثينا) .

ولهذا فلا يجوز للريان إعطاء الإخطار بالاستعداد قبل إنتهاء المدة المحددة - في الإخطار بقرب الوصول - لوصول السفينة إلى الميناء ، لأنه يكون عندئذ سابقاً لأوانه وغير صادق في بيانه ، ويرتب مسئولية الريان عن الضرر الذي يتكبده المستأجر بسبب استعداده قبل الوقت المناسب . ولذا فإن المستأجر يكون ملزماً ، منذ وصول هذا الإخطار إليه وطبقاً لأحكام المشاركة . ببدء العمليات ، وسنعود إلى ذلك مرة أخرى .

٤١٦ - شكل الإخطار بالاستعداد ووقته : يغلب النصر :

المشاركة على أن الإخطار بالاستعداد يجب أن يكون مكتوباً ، فإن لم يكن على ذلك فالمعتاد أن يكون في صورة خطاب أو تلغراف ، ويمكن أن يكون تليفونياً أو حتى شفويّاً وهو ما قد يحصل في ميناء التفريغ .

أما في ميناء الشحن فيرى البعض ضرورة أن يكون مكتوباً إذا كان بالمشاركة وشرط بتاريخ الإلقاء^(١).

وإذا تعدد المستأجرون أو المرسل إليهم كفى إعلان في الصحف باستعداد السفينة، وهو ما يجرى عليه العرف في الخطوط المنتظمة. ويجرى العرف أن يسلم الإخطار بالاستعداد للمرسل إليه إلا في ساعات العمل الرسمية^(٢).

والعبرة في سريان المدة التالية له هي من وقت وصول الإخطار أو تسليمه للمرسل إليه أو المستأجر لامن وقت إرساله لأن المدة اللاحقة له تكون - عموماً - من حقه ليستعد فيجب أن يمكن منها كاملة، ولهذا فإن الإخطار المسلم يوم أحد يعتبر قد سلم في أول يوم عمل تال، وكذلك شأن الإخطار المسلم يوم السبت بعد الظهر إذا كان للعمل معطلا فيه.

وتنص مشاركة جنكون على أن تبدأ مدة العمليات من الساعة الأولى بعد الظهر إذا أعطت السفينة إخطاراً باستعدادها للشحن قبل الظهر، ومن الساعة السادسة صباحاً من يوم العمل التالي إذا أعطى الإخطار أثناء ساعات فتح المكاتب بعد الظهر - ويجب أن يسلم الإخطار إلى الشاحنين السادة... (م ٥-٤)، وتقضى بنفس الحكم بالنسبة للتفريغ، (م ١٦-١٧).

وتقول مشاركة لوتيمسياً أن مدة العمليات تبدأ في سريانها منذ بداية ساعات العمل اللاحق على استعداد السفينة للشحن أو التفريغ وحريتها في العمل وبعد أن يكون الربان قد أخطر بالكتابة الشاحن أو المرسل إليهم أو وكلائهم أثناء ساعات العمل المكتبية المعتادة (م ٦).

أما في نقل الزيوت، والعمليات تتم فيه بسرعة بسبب استعمال المضخات، فالمدد أقصر وقيمة الوقت أكبر، ولهذا تقول مشاركة إيجار سفن الصهاريج تبدأ مدة العمليات من وقت أن تكون السفينة مستعدة لإستقبال البضاعة أو تفريغها، وعلى الربان أن يخطر مندوب المستأجر

(١) إيدنشتين، ص ٣٥.

(٢) س لكس ١٩ يونية ١٩٢٢، ملحق ١٩٢٢ ص ٢٥٢.

قبل هذا الوقت بـ ٦ ساعات سواء كانت السفينة فى مكانها أولا (م ٧
من مشاركة لندن لسفن الصحاريخ) .

٤١٧ - هكذا تبدأ سريان المهلة الأولى عندما :

١ - يكون للسفينة وصف السفينة التى وصلت arrived ship وقد
تعرضنا لوصول السفينة إلى الميناء أو المرسى المتفق عليه .

٢ - ومستعدة لأن تشحن أو تشحن أو تفرغ .

٣ - أصدرت الأخطار بإستعدادها للعمليات .

عندئذ يكون على المستأجر أن يتصرف حسب المعقول إذا لم يكن
هناك إتفاق على شيء محدد .

٤١٨ - مدد الشحن والتفريغ : ونكتفى بإيراد نصوص

القانون التى تحيل فى هذه المدد إلى العرف^(١) .

وتقول المادة ١٨٢ : ١ - يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها
فى المدة المتفق عليها فى عقد الإيجار فإذا لم ينص فى العقد على مدد
معينة وجب الرجوع إلى العرف .

٢ - ويتبع فى حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد فى الميناء
الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء أتبع
العرف العام .

وتضيف المادة ١٨٣ : ١ - إذا لم يتم الشحن أو التفريغ فى المدة
الأصلية التى يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة
الأصلية ويستحق عنها المؤجر تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ،

(١) انظر فى التفصيلات كتابى فى مشاركات إيجار سفن رقم ٣٩٨ ما بعده من ٤٢٨
وما بعدها .

فإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المدة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومي للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى.

٢ - ويعد التعويض اليومي الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها.

المادة ١٨٤ : ١ - إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلاتضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك.

٢ - ويجوز الاتفاق على فتح المستأجر مكافأة عن الإسراع فى إيجار الشحن أو التفريغ.

المادة ١٨٥ : للربان بعد إنقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلتزم الربان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة عالياً البضائع التى أنزلها من السفينة.

المادة ١٨٦ : إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها يلتزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة.

٤١٩ - المذكرة الإيضاحية :

ثم إنتقل المشرع إلى «التأجير بالرحلة» فذكر فى المادة ١٧٢ بغير حصر البيانات التى يشتمل عليها عقد الإيجار ، لم يبين ما يترتب على عدم ذكرها من آثار تاركاً الأمر للقواعد تامة ، ولكن العقد لا يستطيع على أية حال أن يقوم بدوره فى الإثبات إلا فى نطاق البيانات التى يتضمنها . وتكلمت المادة ١٧٣ فى إلتزامات المؤجر مفصلة ما ذكرته المادة ١٦٨ إجمالاً ، فأوجبت عليه تقديم السفينة فى الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة مجهزة يلزم لتنفيذ الرحلة والرحلات المتفق عليها . ويظل هذا الإلتزام عالماً بذمة المؤجر وإلى مدة الرحلة بحيث إذا إقتضى الأمر خلالها إصلاح السفينة وإستكمال تجهيزها يلتزم المؤجر بذلك .

واحتفظت المادة ١٧٤ للمؤجر بكل من الإدارة الملاحية الإدارة التجارية للسفينة ، وهو وضع منطقي لأن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة بالمون والأجهزة والأنوات والبحارة ، هو الذى يتولى

تنفيذ الرحلة فهو والحال كذلك المسئول عنها ، من المعلوم أن الإدارة تكون حيث تكون المسئولية .

وتتعلق المواد من ١٧٥* إلى ١٨٠ بالتزامات المستأجر ، اهتمت على وجه الخصوص بالتزامه بمراعاة مهل الشحن والتفريغ وكان العرب يسمونها (أيام السقائف) لكيلا تظل السفينة راسية على رصيف الميناء لفترة طويلة في إنتظار وضع البضائع فيها أو تفريغها منها ، الأمر الذى يعود على المؤجر بالضرر وينشأ عنه خلل فى إنتظام العمل فى الميناء . وتركت المادة ١٧٥ كيفية حساب المهلة وبدء سريانها للعرف السائد فى ميناء الشحن أو التفريغ بحسب الأحوال ، وحيث لا يوجد العرف الخاص يسرى العرف البحرى العام .

وبينت المادة ١٧٦ جزاء عدم مراعاة المهل ، وتدرجت فى الجزاء لاحتمال أن تكون ظروف المستأجر قد اضطرتة إلى التأخير فمُنحت مدة إضافية أولى يستحق المؤجر خلالها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ثم مدة يضاف فيها إلى التعويض اليومى نصفه ، كل هذا إذا لم يجاوز الضرر التعويضى اليومى ، فإذا جاوزه قضى بالتعويض المناسب ومن البديهي أن التعويض لا يستحق فى جميع الأحوال إلا إذا كان التأخير فى الشحن أو التفريغ منسوباً إلى المستأجر أو المرسل إليه أو تابعيه . فإذا كان سببه القوة القاهرة أو خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه ، فلا تعويض . ويعتبر التعويض اليومى من ملحقات الأجرة وتجربى عليه أحكامها .

ولا تكمل مهلة الشحن مهلة التفريغ ما لم يتفق على إدماجها ، فتكون العبرة عندئذ بإتمامهما فى المهلة الموعينة بغض النظر عما صرف صاحب الشأن فى البضاعة من وقت فى إتمام كل منهما على حدة ، وينبى على قاعدة عدم الربط بين مهلة الشحن ومهلة التفريغ أنه إذا إستطاع المستأجر إنجاز الشحن قبل إنتهاء المهلة المقررة له فلا يضاف ما اقتصده منها إلى مهلة التفريغ . وأجازت المادة ١٧٧ الاتفاق على منح المستأجر مكافأة إن إسرع فى إنجاز الشحن والتفريغ قبل المهل المقررة لإنجازهما ، لتكون المكافأة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومى عقاب الإهمال والتراخى .

« وإذا انقضت مهل الشحن أو التفريغ دون أن ينفذ المستأجر إلزامه اعتبر متخلفاً عن التنفيذ فيجوز للمؤجر طبقاً للقواعد العامة طلب فسخ عقد الإيجار مع التعويض ولا يثير هذا الفسخ صعوبة في حالة التخلف عن الشحن ، بعكس الحال عند التخلف عن التفريغ حيث تكون البضاعة في السفينة ويحتاج الأمر إلى تنظيم كيفية إخراجها ، ولوجهت المادة ١٧٨ هذا الوضع فرخصت الربان في إنزال البضاعة على نفقة صاحب الشأن فيها ومسئوليته ، ولكنها ألزمت الربان باتخاذ ما يلزم للمحافظة عليها لكيلا يتعسف في استعمال السلطة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بسفينته غير أنه بمصيرها .

ومن حق المستأجر أن يشحن من البضائع ما تستوعبه السفينة وفقاً لشروط العقد . فإذا شحن أقل من ذلك فلا حق له في تنقيص الأجرة (المادة ١٧٩) لأن السفينة كانت تحت تصرفه عند بدء الرحلة وتظل تحت تصرفه خلالها ، والمؤجر ممنوع من استعمالها بغير ترخيص منه (المادة ١٨٠) .

ووضعت المواد من ١٨١ إلى ١٨٤ أحكاماً بشأن بعض المسائل التي يثيرها إنقضاء عقد الإيجار .

فقضت المادة ١٨١ بفسخ العقد دون تعويض على طرفيه إذا إستحال البدء في السفر بسبب قوة قاهرة أو حظر التجارة مع الدولة التي يقع فيها ميناء التفريغ .

وأجازت المادة ١٨٢ للمستأجر إنهاء العقد قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عن الضرر . وإضافة المادة ١٨٣ حقه بعد بدء السفر في طلب تفريغ بضائعه قبل الوصول إلى الميناء المتفق عليه بشرط أداء الأجرة ونفقات التفريغ كاملة . ولهذين الحكمين أهمية عملية في التجارة الدولية ، إذ قد يكون قصد المستأجر من الإيجار نقل البضائع التي باعها إلى منشأة تجارية ثم يفسخ البيع قبل الشحن أو يشهر إفلاس المنشأة أثناء السفر ، فلا تبقى للمستأجر بعد ذلك حاجة إلى الإيجار ، فمن حسن التشريع تمكينه من إنهاء العقد دون تفريط في حق المؤجر في جبر الضرر الذي يلحقه من ذلك .

وواجهت المادة ١٨٤ الفرض الذى تحول فيه القوة القاهرة مؤقتاً دون البدء فى السفر أو دون الاستمرار فيه . والقاعدة الأساسية فى هذا الفرض هى بقاء الإيجار قائماً وناقذاً مادام الأمر لا يعدو تأجيل السفر أو وقفه أو لبعض الوقت ، ولا تزداد الأجرة مقابل أيام التعطيل ومع ذلك قد لا تحتل مصلحة المستأجر الانتظار فأجاز له النص إخراج بضائعه من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الملائم كالبحت عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضائع وإذا أخرج المستأجر البضائع وظلت فى الميناء حتى زال أثر القوة القاهرة وتأهبت السفينة الأصلية للسفر ، فله أن يعيد شحن البضائع فيها ، لأن العقد لا يزال نافذاً كما قدمنا أياً كان الحل الذى يختاره المستأجر ، فعليه دفع الأجرة كاملة ونفقات إخراج البضائع من السفينة وإعادتها إليها .

ولا شك فى أن دفع الأجرة المتفق عليها هو أهم ما يقع على المستأجر من التزامات بيد أن ظروفاً قد تطرأ يصير معها إستحقاق الأجرة أو إستحقاقها يكاملها محل نظر ، وواجهت المواد من ١٨٥ إلى ١٨٨ هذه الظروف ووضعت لكل منها الحل الملائم .

فإذا بدأ السفر ثم إستحال الاستمرار فيه بسبب لا يرجع إلى الموجب أو إلى تابعيه ، إلتزم المستأجر بدفع الأجرة وإنما بقدر ما تم من السفر فقط (المادة ١٨٥) فإذا وقعت الإستحالة بعد أن قطعت السفينة ربع الرحلة مثلاً فلا يلتزم المستأجر إلا بنصف ربيع الأجرة ، ونرد على هذا لنص ملاحظتان :

(١) لا يلزم المستأجر بدفع الأجرة أصلاً إذا نشأت الإستحالة من فعل الموجر أو من فعل تابعيه ، كما إذا أشعلوا النار فى السفينة أو حطموا أجهزتها فإستحال عليها مواصلة السير .

(ب) يجب عدم الخلط بين هذا النص والمادة ١٨١ التى تقضى بفسخ عقد الإيجار إذا قامت قوة قاهرة يستحيل معها البدء فى السفر ، لأن هذه المادة الأخيرة تواجه الفرض الذى تقع فيه الإستحالة قبل البدء فى السفر بينما تتكلم المادة ١٨٥ فى الفرض الذى تقع فيه الإستحالة بعد أن تكون السفينة قد أبحرت .

وإذا حدث أثناء السفر ما يتعذر معه بلوغ ميناء التفريغ فقد ألزمت المادة ١٨٦ المؤجر بتوجيه السفينة إلى أقرب ميناء ثم البحث عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضائع إلى ميناء التفريغ، ويحمل المؤجر مصروفات هذا النقل، ويحملها المستأجر إذا كان تعذر بلوغ الميناء المذكور ناشئاً عن قوة قاهرة مؤقتة كإغلاق الميناء بسبب ثورة أو وباء. وفي جميع الأحوال يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة.

وإذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة فلا تستحق الأجرة (المادة ١٨٧ فقرة أولى). والمفروض بداية أن الهلاك وقع بقوة قاهرة أو بفعل الغير الذي تتوافر فيه عناصر القوة القاهرة.

يكون من العدل عندئذ أن يقتسم الطرفان آثار الحادث فيخسر المستأجر بضائعه، وتضيع على المؤجر أجرته، إلا إذا قبل المستأجر المخاطرة فيلزم بدفع الأجرة في جميع الأحوال، أي ولو هلكت البضاعة.

وإذا كان الهلاك بفعل المؤجر أو بفعل تابعيه، فعليه التعويض وفقاً للمادة ١٦٩، وغنى عن البيان أن المستأجر لا يلزم في هذا الفرض بدوره بدفع الأجرة.

أما إذا كان الهلاك بفعل المستأجر، فقد أوجبت عليه الفقرة الثانية من المادة ١٨٧ الأجرة كاملة. والأمر الذي يستوقف النظر في هذا النص أنه من بين الأسباب التي ذكرها لاستحقاق الأجرة إضطرار الريان إلى إلقاء البضاعة في البحر أو إتلافها بأي أسلوب آخر بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها، ولكن النص لا يشترط لاستحقاق الأجرة في هذا الفرض أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة وقت شحنها. فإذا ثبت علمه بحقيقتها، ضاعت عليه الأجرة إذ كان من واجبه أن يمنع شحن هذه للبضاعة في السفينة.

وتستحق الأجرة كاملة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بشرط ألا يكون ذلك بسبب يرجع إلى خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه (المادة ١٨٧ فقرة ثالثة).

والهلاك وحده فى الظروف السالف ذكرها هو الذى يعفى المستأجر من دفع الأجرة . أما تلف البضاعة أو نقص كميتها أو إنخفاض قيمتها أثناء الرحلة، فلا يبرر إمتناع المستأجر عن دفع الأجرة أو طلب تخفيضها . وأكدت المادة ١٨٨ هذا المعنى فى أحد تطبيقاته فنصت على أن المستأجر لا يبرأ من الإلتزام بدفع الأجرة بترك البضائع التالفة أو الناقصة للمؤجر، مفوضة بذلك صورة أخرى من صور نظام الترك العينى .

المطلب الثالث

مركز المؤجر والمستأجر في المشاركة بالرحلة أمام الغير^(١)

٤٢٠ - قدمنّا ان مشاركة إيجار السفينة بالرحلة ليست فى أصلها عقد نقل ولئن كانت تمهد لتنفيذ عملية نقل بضاعة للمستأجر أو لغيره ، ولهذا لا تنطبق عليها أحكام النقل بل أحكام الإتفاق والنصوص القانونية الخاصة بمشاركات إيجار السفينة دون أحكام عقد النقل ، ولكن المؤجر يلتزم - منذ شحن البضاعة - بالالتزامات التى تقع على الناقل عادة فى خصوص المحافظة على البضاعة وتنفيذ عملية النقل .

٤٢١ - ومضى كان تنفيذ المشاركة مقصوراً على نقل بضاعة يملكها المستأجر ظلت آثار العقد مقصورة عليهما . ويكون ثمة محل هنا لتطبيق نص المادة ١٨١ من المشروع المصرى الذى يقرر أن «المؤجر فى المشاركة بالرحلة تكون له الإدارة التجارية للسفينة فضلاً على إدراتها الملاحية» .

٤٢٢ - ولكن الغالب أن يتبع إتفاق المشاركة إبرام عقود نقل لصالح الغير ، بين المستأجر وهذا الغير الذى يقوم بدور الشاحن فى عقد النقل ، فيؤدى ذلك إلى تطبيق أحكام عقد النقل إلى وتأثر تنفيذ المشاركة بأحكام هذا العقد الجديد اللاحق على إبرامها ، كما قد يتبعها إبرام إيجار الباطن من جانب المستأجر الأول فيثور السؤال لمعرفة مركز كل من المؤجر والمستأجر أمام هذا الغير الذى دخل - بوصفه طرفاً فى عقد النقل أو الإيجار من الباطن - فى دائرة تنفيذ المشاركة .

(١) انظر فى تقسيمات هذا الموضوع كتابى مشاركات إيجار السفن ١٩٨٧ ص ٢٦ ومابعدها .

وقد يكون العقد الجديد مقصوداً به نقل الأشخاص، فيثور البحث لمعرفة مركز طرفي المشاركة من تنفيذ هذا العقد، ولكن هذا الموضوع خارج عن نطاق هذا الكتاب^(١).

مركز المؤجر في المشاركة بالرحلة أمام الغير - صورتان :

٤٢٣ - قدمنا أن المؤجر في المشاركة بالرحلة يحتفظ بكل سلطاته في استغلال السفينة بمعنى أن الإدارة الفنية والإدارة التجارية تظان في يده ولا ينقل شيء منهما للمستأجر، كما قلنا أن المشاركة بالرحلة تلقى على المؤجر التزامين، الأول تعهده بنقل البضاعة، والثاني بإصدار سندات شحن للمستأجر وللأشخاص الذين يعينهم المستأجر. ويترتب على وجود الالتزام الأخير أن المؤجر إذا أصدر سند الشحن للأشخاص المعينين، التزم بتسليم البضاعة إلى المستفيدين منها وبالأعباء الأخرى التي يرتبها في نمته إصدار هذه السندات، أما إذا أصدر المؤجر سند الشحن لصالح المستأجر نفسه وظل هذا السند في يده بقي المؤجر في دائرة المشاركة وظلت علاقته بالمستأجر في نطاقها دون أن يتعرض للأحكام المقررة لعقد النقل، لأن هذه الأحكام خاصة بالنقل بسند شحن أو بالنقل بمشاركة إيجار إذا صدر سند شحن تنفيذا لهذه المشاركة ومنذ الوقت الذي ينتقل فيه السند إلى يد الغير (إتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج).

وقد يتفق بين طرفي المشاركة على أن المستأجر هو الذي يصدر سندات الشحن لصالح الغير، أي على أن الربان يوقع هذه السندات باسم المستأجر بحيث يكون المستأجر أمام الغير هو الناقل أو الملزم بتنفيذ التعهدات الواردة في سند الشحن، وفي هذه الصورة واضح أن المؤجر يتراجع ليعطى المستأجر المكان الظاهر للغير والدور الأساسي في استغلال السفينة في عملية النقل.

هذا الاتفاق على إعطاء المستأجر جزءاً من الإدارة التجارية للسفينة شائع في المشاركة بالرحلة ويثير في العمل كثيراً من المشاكل، ولكنه يعتبر اتفاقاً على خلاف الأصل المقرر في المشاركة بالرحلة من أن

(١) انظر كتابي مشاركات إيجار السفن، ١٩٨٧.

السلطات على السفينة هي للمؤجر سواء في الدائرة الملاحية أو الدائرة التجارية .

ويختلف حكم هذا الأصل والخروج عليه إذا كانت المشاركة بالرحلة واردة على سفينة بأكملها ، ذلك أن العمل يجري على أن الإدارة كاملة على السفينة هي للمؤجر في جميع صور الإيجار بالرحلة أى سواء ورد على كامل السفينة أو على جزء منها ، ما لم يتفق على إعطاء المستأجر جزءاً من الإدارة التجارية .

وكان المشروع المصري قد اعتمد هذا الأصل بالنسبة للمشاركة بالرحلة الجزئية ، وخرج عليه في خصوص المشاركة على سفينة كاملة إذ قرر أن الإدارة التجارية - في هذه الصورة - تكون للمستأجر ما لم يتفق على غير ذلك (م ١٧١ / ١ و ١) أى ما لم يتفق على إعطاء الإدارة التجارية كلها أو جزء منها للمؤجر .

على أساس هذا التقسيم سنعرض للموضوع .

(أولاً)

المشاركة بالرحلة على جزء من السفينة

(١)

للصورة الأولى - المؤجر يتخذ أمام الغير مركز الناقل :

٤٢٤ - إذا أصدر المؤجر سند الشحن ابتداء لصالح شخص مستقل أدى ذلك إلى دخول شخص جديد - هو حامل سند الشحن - إلى نطاق تنفيذ المشاركة ، وتجاوز للمؤجر نطاق المشاركة ليخضع - كذلك - إلى حد ما - لأحكام النقل بسندات الشحن^(١) .

بعبارة أخرى يعتبر المؤجر في المشاركة بالرحلة في مركز الناقل أمام حملة سندات الشحن التي وقعها الربان ، بحيث يسأل أمامهم شخصياً مسئولية تعاقدية ، وهكذا يخضع لنظامين قانونيين ، نظام النقل بسند شحن

(١) انظر ما تقدم وما سيلي في تعريف الناقل .

كما تنظمه المواد ١٩٦ وما بعدها من القانون المصرى واتفاقية بروكسل (أو قواعد هامبورج) وذلك أمام حملة سندات الشحن ، وأحكام المشاركة بالرحلة والنصوص القانونية الخاصة بها أى علاقة الايجار أمام المستأجر^(١).

وقد حكمت بذلك صراحة محكمة النقض الفرنسية فى قضية شهيرة هى قضية السفينة Mordale فى ٦ يوليو ١٩٦١ .

فقالته أنه : فى المشاركة بالرحلة يكون للمجهز المؤجر وصف الناقل مع ما يلزم هذا الوصف من مسئوليات (مالم يرد شرط بخلاف ذلك) ، وبالتالي يلزم بأعمال ربانه الذى يبرر بتوقيع سندات الشحن - قبول دعوى المرسل إليهم ضد المجهز الذى هو تابع له ، وذلك تطبيقاً للنصوص الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر (أى قانون ٢ أبريل ١٩٢٦ الذى حل محله أو اتفاقية بروكسل المبرمة فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤)^(٢).

وهكذا يجد المؤجر نفسه مسئولاً عن سندات الشحن التى اصدها بناء على طلب المستأجر وتنفيذاً للمشاركة وأمام أشخاص لايعرفهم وإنما يعرفهم المستأجر وحده .

ويصدق هذا الحل من باب أولى فى الصورة التى عرضتها محكمة النقض الفرنسية عندما قررت فى خصوص مشاركة بالرحلة أنه لا تنطبق نصوص مشاركة الايجار على نقل بحرى أبرم مباشرة بين المجهز والشاحن بمقتضى سند شحن ظل المستأجر غريباً عنه ، خاصة وأنه لم يقم دليل على وجود تأجير من الباطن بين المستأجر والشاحن^(٣).

وفى هذا المعنى الفقرة الأولى من المادة ١٨١ من القانون المصرى التى تبقى للمؤجر فى المشاركة بالرحلة الادارة التجارية للسفينة .

(١) بحرى فرنسى ١٩٦١ فى ٥٩٢ تعليق روبيير ، الأسبوع القانونى ١٩٦٢ ٢-١٢٥٢٠٢ تطبيق جوجلار ، المجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ١٤٦ تطبيق جوجلار ايضاً ، وهذا الحكم تأييد لحكم استئناف رن فى ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٩٤ تعليق جرانميرزون . وفى نفس المعنى تعليق للأستاذ شوفو فى الأسبوع القانونى ١٩٥٥ - ٢-٨٧٣٦ تحت الجزائر ١٨ أبريل ١٩٥٥ .

(٢) فى نفس المعنى نقض ١٩ مارس ١٩٥٢ الأسبوع القانونى ١٩٥٢ - ٢-٧٨١٦ تطبيق جوجلار .

(٣) نقض فرنسى تجارى ٢٢ مارس ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٤٧٧ .

ويبرر هذا الحل عدة اعتبارات، أولها أن الموجر في المشاركة بالرحلة يظل محتفظاً بإدارة السفينة من الناحيتين الفنية والتجارية، وتظل له السيطرة عليها وعلى طاقمها، وبذلك يظل الربان ممثلاً وتابعاً له ويسأل هو عن أعماله، وهذا هو السند الذي اعتمدت عليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها سالف الذكر.

ويضيف الفقه أن الربان إذ يصدر سندات الشحن يلزم من يكون هو تابعاً أو وكيلاً له أيا كانت الروابط التعاقدية التي صدر على أساسها السند، وأن المجهز الموجر في هذه المشاركة هو الذي يشرف على شحن البضاعة وتستقفا ويفرغها ويراقبها أثناء نقلها ويتلقاها في عهده طوال عملية النقل، فمن الطبيعي أن يكون مسئولاً عنها (بونتافيس رقم ٢٧)^(١)، كما أنه من الناحية العملية يلاحظ أن الأجرة في هذه المشاركات يراعى فيها الأعباء التي يتحملها الموجر بسبب صفته كناقل وما يترتب على اشتراط المستأجر عليه إمكان مطالبته بإصدار سندات شحن قد تنتقل إلى الغير وتستتبع تطبيق أحكام النقل البحري دون النصوص الواردة بالمشاركة.

ومعنى ذلك أن الذي ينطبق على علاقة الموجر بحملة السندات هو الأحكام الداخلية للنقل، أو اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ أن كان النقل دولياً وتوافرت شروط تطبيقها، وبالأذات فيما يتعلق بشروط الاعفاء الواردة بالنسدة (وحسبما عرضت له المحكمة في حكمها السابق) وذلك ما لم يكن الدعى على الموجر هو المستأجر ذاته.

أما أحكام المشاركة الصحيحة فقد تنفذ على المرسل إليهم إذا حرص الربان على إدراجها في سندات الشحن التي يوقعها ويصدرها، فإن أغفل إدراج شرط منها تعذر التمسك به على المرسل إليهم، ولا يكون للمؤجر مساءلة المستأجر عن هذا التقصير من الربان لأن الربان تابع له وليس تابعاً للمستأجر^(٢).

(١) بونتافيس رقم ٣٧.

(٢) س باريس ٢٨ أكتوبر ١٩٥٤ الأسبوع القانوني ١٩٥٥ - ٢ - ٨٥٤٩ تعليق جوجلار، تعليقته كذلك في القضية ١٩٦٢ من ١٤٧ في نهايتها وفي الأسبوع القانوني ١٩٦٢ - ٢ - ١٢٥٢٥ رقم ٣.

مركز المستأجر :

٤٢٥ - ليس للمستأجر فى المشاركة بالرحلة - بحسب الأصل - أى تدخل فى إدارة السفينة من الناحيتين الملاحية أو التجارية ، ولا يعتبر الرىان تابعاً له أو وكيلاً عنه وبالتالى ليس له أن يمثله فلا يسأل هو عنه ، ولهذا حكم أن المستفيدين من سندات الشحن ليس لهم أن يقاضوا المستأجر على أساس هذه السندات لأنها إنما تمثل عقد النقل المبرم مباشرة بينهم وبين المؤجر ممثلاً فى الرىان الذى وقع هذه السندات^(١) .

اثر كون المؤجر ناقلاً أمام الغير فى علاقته بالمستأجر :

٤٢٦ - طبقاً لما تقدم يسأل المؤجر بوصفه ناقلاً على أساس سندات الشحن التى صدرت من الرىان وكيله وتابعه ، ولا يسأل المستأجر أمام المستفيدين من سندات الشحن .

فإذا كان المؤجر قد وضع بالمشاركة شرطاً يعفيه من المسؤولية عن سوء تنفيذ عملية النقل فهذا الشرط لا يحتج به على حملة السندات ، ولكن الا يمكن اعماله فى العلاقة الداخلية بين المؤجر والمستأجر ، بعبارة أخرى إذا حكم على المؤجر فى الدعوى التى رفعها عليه حامل سند الشحن فهل يكون للمؤجر الرجوع على المستأجر بما دفعه لهذا الغير ؟

رفضت محكمة النقض الفرنسية هذا الرجوع فى حكمها الصادر فى ٦ يوليو ١٩٦١ (المشار إليه فيما سبق "Mosda" ، ورفضت طلب لىمؤجر المدعى عليه إبطال المستأجر كضلعن فى الدعوى المرفوعة عليه من حملة سندات الشحن وذلك بالرغم من وجود شرط عام فى مشاركة الإيجار يعفى المؤجر من المسؤولية^(٢) . وأقرت محكمة النقض فى حكمها هذا محكمة الموضوع التى بررت رفض هذا الرجوع بأن اتفاقية بروكسل هى وحدها التى تحدد حقوق والتزامات الطرفين فى عقد النقل البحرى ، وأن المادة الخامسة منها تحظر على الناقل أن يتخفف من مسؤولياته والتزاماته^(٣) .

(١) من باريس ١٠ نوفمبر ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ١٠٤ . ويفهم هذا المعنى ضمناً من حكم النقض الفرنسية فى ٦ يوليو ١٩٦١ السابق .

(٢) وفى نفس المعنى كذلك من باريس ٥ نوفمبر ١٩٥٩ بحرى ١٩٦٠ ص ٥٩٤ .

فكان حرمان المؤجر من الرجوع على المستأجر - ولو كان متفقاً فيما بينهما على ذلك فى المشاركة - انعكاس مباشر لرابطة المؤجر بحملة سندات الشحن وهى رابطة يحكمها قانون النقل بحراً وهو قانون أمر ، وقد يفسر هذا الحل اقتصادياً بأن قانون النقل بحراً (أى قانون سنة ١٩٢٦ وقتها أو اتفاقية بروكسل) يضع نظاماً يفيد فيه الناقل (المؤجر فى المشاركة بالرحلة) أمام الشاحنين من أسباب كثيرة للإعفاء ولذا يجب أن يكون هناك ما يحثه على الحرص فى تنفيذ التزاماته ، فإذا أمكن له مقدماً الخلاص من مسؤوليته عن هذه الالتزامات بأن يلقيها على غيره زال حرصه وكان معنى ذلك إهدار النص الأمر الذى يبطل كل شرط يتخلص به الناقل من التزاماته ويخففها بطريق مباشر أو غير مباشر يرد فى سند الشحن^(١) .

٤٢٧ - ويفسر بعض الشراح هذا الحل كذلك باعتبارات متعددة ، بعضها مستمد من أحكام القانون البحرى الخاصة ، وبعضها الآخر تسنده القواعد العامة فى القانون .

أما الاعتبار الأول . فيقال ان القضاء يرى أن الأصل أن تستقل المشاركة تماماً عن سند الشحن ، ومعنى هذا الاستقلال أن علاقة المؤجر بحملة سندات الشحن لا يحكمها سوى هذه السندات والقانون الخاص بها ، وأن علاقة المؤجر بالمستأجر تحكمها المشاركة وحدها ، ولا يكون للمؤجر أن يحمل المستأجر النتائج التى تقع عليه هو شخصياً بوصفه ناقلاً أمام حملة السندات^(٢) .

ويقال كذلك إن هذا الاستقلال بين العلاقتين تطبيق أو نتيجة للمبدأ الجوهري الذى قدرته الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض بحكمين فى نفس اليوم فى ١١ مارس ١٩٦٠^(٣) . من أن النظام القانونى لمسئولية الناقل البحرى لاتحدد ارادة الحرة للأطراف وإنما تحدده نصوص متعلقة بالنظام العام ، وهى نصوص مستوحاة تماماً من قواعد اتفاقية بروكسل

(١) بونتايفيس رقم ٣٩ .

(٢) بونتايفيس رقم ٤١ .

(٣) دافوز ١٩٦٠ - ٢٧٧ تطبيق روبيير والأسويوس القانونى ١٩٦٠ - ٢ - ١٥٥٠ مكرر تطبيق

لسنة ١٩٢٤ ، وتحدد بذاتها نطاق التزامات الطرفين المتباعدة وتقيم التوازن بينها .

ويقول «رودير» في تعليقه على هذا المبدأ أن هذا النظام يكون كلا كافيا بذاته ولا محل لربطه بقاعدة أخرى خارجة عنه وغريبة عليه ، وبوجه عام فإن أنظمة المسؤولية التي تقرها قوانين خاصة تعتبر أنظمة كاملة ومقفلة^(١) .

ويمكن التساؤل عن السبب القانوني الذي من أجله ينفرد المؤجر بتحمل المسؤولية التي تقلبها عليه أحكام عقد النقل بسند شحن دون أن يتمكن من الرجوع بها على المستأجر في حين أن هذا المستأجر هو الذي طلب إلى المؤجر إصدار سندات الشحن وهو الذي اختار الأشخاص الذين صدرت بإسمهم هذه السندات أو الذي نقل إليهم هذه السندات المحررة ابتداء لصالحه ، وبعبارة أخرى لا يعتبر أئتمستأجر مسؤولاً - إلى حد ما وعلى الأقل إذا لم يثبت على المؤجر خطأ شخصي - عما يترتب على إصدار سندات الشحن من مسؤولية على المؤجر ؟

حاول الأستاذ بونتافيس (رقم ٤٢) البحث عن سند من القانون المدني يفسر عدم مسؤولية المستأجر أمام المؤجر ، فقال أنه إما الاشتراط لمصلحة الغير وإما حوالة الحق :

(١) أما الاشتراط لمصلحة الغير فمعناه أن المستأجر طلب إلى المؤجر أن يصدر مباشرة سندات لصالح أشخاص معينين أو يعينهم فيما بعد ، أي أن المشاركة بالرحلة تتضمن اشتراطاً لمصلحة هؤلاء الغير ، فإذا قاضى هؤلاء المستفيدين المؤجر المتعهد في الاشتراط فليس لهذا المؤجر أن يرجع على المستأجر المشتراط ، لأن المشتراط لا يضمن للمتعهد ما يصيبه بسبب تنفيذ تعهده لأن هذا التنفيذ هو موضوع العقد ، كما يفسر الاشتراط لمصلحة الغير الحق المباشر للمستفيد - حامل السند - ودعواه المباشرة ضد المتعهد المؤجر دون أن يكون له مقاضاة المستأجر المشتراط ، والمستأجر بإشترطه على المؤجر - أعطى حملة السندات دعوى مباشرة ضد الواعد لاجباره على حسن تنفيذ تعهده .

(٢) وإذا كانت السندات قد صدرت ابتداء لصالح المستأجر ثم نقلها هو إلى أشخاص آخرين ، أو لحال ضد المؤجر الحق الثابت في السند ، فهنا لا يكون المحيل ضامناً للمحال عليه (المؤجر) نتيجة الدعوى المستمدة من الحق المحال والتي يباشرها ضده المحال (وهو حامل السند) ، وذلك لأن المحيل يضمن للمحال ولا يضمن للمحال عليه ، كما أن المحال يمارس - هنا - مباشرة ضد المحال عليه الدعوى التي يخولها الحق موضوع الحوالة .

وهكذا - وفي نظر الأستاذ بونتافيس - في الحالتين يمكن تفسير الحق للمباشر لحامل السند ضد المؤجر الناقل ، وكذلك تعذر رجوع المؤجر على المستأجر بسبب الدعوى الناشئة عن هذا الحق ، وذلك لأن المستأجر يكون إما في مركز المشتري لصالح الغير وإما في مركز المحيل .

ونلاحظ أن هذا التحليل غير لازم لتفسير حق المرسل إليه ضد المؤجر وإنما قد يلزم لتفسير رفض رجوع المؤجر على المستأجر .

وقد تصور الأستاذ بونتافيس اعتراضاً يوجه إلى هذا التحليل (في ظل القانون الفرنسي ٢ أبريل ١٩٣٦) . فقال إذا تلقى المستأجر السند ولم ينتقله لغيره فهنا لا وجود لحوالة الحق ، وإذا نقله وإنما بطرق القانون المدني المقررة لنقل الحقوق ففي هذه الحالة يكون للمحال عليه نفس الدفوع التي يمكنه التمسك بها ضد المحيل لأن الحق موضوع الحوالة هو ذات الحق الذي للمحيل ضد المحال عليه ، فكيف تفسر الدعوى المباشرة التي يقررها القضاء لحامل السند ؟ لا مفر هنا من الاستعانة بنظم القانون البحري لعدم كفاية للنظم المدنية في هذا الخصوص ، ولذلك نقول إن حامل السند (ولو كان هو نفسه المستأجر حسب القانون الفرنسي أو كان شخصاً من الغير طبقاً لمعاهدة بروكسل) ، له أن يطالب المؤجر بأن يحكم علاقتهما سند الشحن دون المشاركة^(١) . وفي القانون العصري لا مشكلة لأن حامل السند هنا ليس له دعوى مباشرة ضد المؤجر لأنها تقرر للغير المستفيد من حامل السند .

ويفسر بعض الشراح امتناع رجوع المؤجر على المستأجر في هذه الصورة بفكرة الحلول أو فكرة التجديد ، فيقول الأستاذ شوقوانه إذا كان المستأجر لم يعتقد مع الغير إيجاراً من الباطن بل كان وهو يستأجر السفينة بمشارطة بالرحلة لا يتصرف لحسابه الشخصي بل يمهّد الطريق لهؤلاء الغير الذين سيبرمون عقد النقل مع المؤجر فإنه متى تم إبرام هذا العقد الأخير ووقع المؤجر سند الشحن فإن المستأجر يتراجع ويختفى ويعتبر عقد المشاركة قد تجدد وحل سند الشحن محل المشاركة فلا يكون للمؤجر أن يطلب من المستأجر شيئاً ما دام هذا المؤجر قد قبل تجديد العقد بتغيير المدين والمحل ، وهذا التحليل يفسر في نظر الأستاذ شوقو حكماً لمحكمة النقض الفرنسية في ٢٢ مارس ١٩٦٥ رفض رجوع المؤجر على المستأجر رجوعاً مؤسساً على نصوص المشاركة^(١) .

وكتطبيق لفكرة التجديد يشير بعض الفقه في فرنسا إلى إمتناع رجوع المؤجر إذا كان المستأجر هو حامل سند الشحن إذا لم يكن بالسند إحالة إلى المشاركة بل كان سند الشحن يقرر صراحة أنه يخضع لقواعد اتفاقية بروكسل . إذ يكون مقتضى ذلك تجديد لصالح الورقة أو الاتفاق اللاحق في التاريخ وهو تجديد للاتفاق بين الطرفين أنفسهم بتغيير المحل^(٢) .

أما المشرع المصري الجديد فيبدو أنه كان يسمح برجوع المؤجر على المستأجر في هذه الصورة محل الدرس ، إذ كان يقرر (م ١/١٧١) أنه متى اتفق الطرفان على إعطاء المستأجر حق إصدار تعليمات تتعلق بشحن البضائع أو نقلها أو تسليمها (وهي جوانب من الإدارة التجارية للسفينة تشمل إصدار سندات شحن أو تعرض المؤجر للمسئولية أمام الغير) فإن كل عمل يصدر من الربان تنفيذاً لهذه التعليمات يلزم المستأجر ، ومعنى ذلك أن المستأجر ملزم بنتيجة خطأ الربان في تنفيذ هذه الأوامر ، فإن تعرض المؤجر للحكم عليه أمام الغير بسبب هذه

(١) انظر الحكم في بحرى فرنسي ١٩٦٥ ص ٤٧٦ ومُنشور كذلك في الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٨٢ .

د . وعليه تعليق للأستاذ بونتافيس في نفس المعنى . وانظر تعليق شوقو في الأسبوع القانوني ١٩٦٥ -

٢ - ١٤٣٠٩ - ٤ تحت ص بورديو ١٨ يونيو ١٩٦٤ .

(٢) شوقو في تعليقه السابق بالأسبوع القانوني ١٩٦٥ - ٢ - ١٤٣٠٩ - ٤ . وفي نفس المعنى

س لكس ١٨ يونيو ١٩٦٣ بحرى فرنسي ١٩٦٣ ص ٤٢٢ ..

الأخطاء فإن نتيجة هذا الحكم يجب أن تقع أخيراً على المستأجر فيكون للمؤجر أن يرجع عليه بها ، وهذا يفترض - بالطبع - أن لا يكون المؤجر متسبباً بخطئه في وقوع الضرر ، بل أن له حق الرجوع دون حاجة إلى إثبات نفى الخطأ عنه لأن المستول أساساً هو المستأجر بحكم النص ، وكل ما يكلف به المؤجر هو إثبات أن الضرر هو مما يدخل في معنى تنفيذ الأوامر التي أصدرها المستأجر للربان طبقاً للاتفاق المبرم بينهما في المشاركة .

(٢)

الصورة الثانية - المؤجر لا يتصل مباشرة بالغير

٤٢٨ - الأصل كما قدمنا هو أن المؤجر إذ يحتفظ بإدارة السفينة من الناحيتين الفنية والتجارية ويكون الطاقم - لذلك - تابعاً له ومنفذا لأوامره ويكون هو الظاهر أمام الغير أنه المستغل للسفينة وهو الذي تصدر سندات الشحن بتوقيع تابعه ووكيله الربان - لكل ذلك يعتبر هو الناقل أمام هذا الغير ، وللغير - يحق - أن يعتبره كذلك .

هذا الأصل يفترض إذن أن إدارة السفينة هي للمؤجر ، وأنه هو الذي ظهر للغير بوصفه مستغل السفينة صاحب الإدارة عليها .

لكن هذا الأصل قد لا يقوم في شقيه في بعض الحالات ، بمعنى أن تظل للمؤجر الإدارة على السفينة بحكم أن مشاركة الإيجار هي مشاركة بالرحلة ، ولكن تعاقد الغير لا يكون مع المؤجر وإنما مع المستأجر نفسه ، ففي هذه الحالة قد يؤدي هذا الوضع إلى استبعاد مسؤولية المؤجر بوصفه ناقلاً والسماح لحملة سندات الشحن بالنظر إلى المستأجر على أنه هو الناقل .

وقد أشارت محكمة النقض الفرنسية إلى هذه الحالات في حكم ٦ يوليو ١٩٦١ في قضية "Mosdace" عندما قالت : « أن المشاركة بالرحلة تبقى للمجهز وصف الناقل مع ما يلزم عن هذا الوصف من مسؤوليات ، ما لم يوجد اتفاق مخالف ، وأن الربان فيها يظل تابعاً للمجهز ويلزمه بأعماله » .

والصحيح أنه ما كان يجب النظر في المشاركة بل في عقد النقل ذاته لتحديد من هو الناقل بوصفه أنه الذى يتعهد بالنقل ولذا كان يجب فى القضية الاعتماد أولاً على بيانات السند وليس على بيانات المشاركة^(١).

ويمكن كذلك أن تتحدد شخصية الناقل بالبحث عن إرادة الأطراف الناشئة أساساً من ظروف توقيع السند : فإذا لم يمكن الكشف عن هذه الشخصية من بيانات السند ذاته أمكن النظر إلى كل الأمارات الأخرى التى تكشف عن المركز الذى اتخذته المستأجر من حيث وصف الناقل والذى اعتمد عليه حملة سندات الشحن أو الربيان أو أمين السفينة ، مثلاً خطابات موجهة إلى حملة السندات أو تعليمات صادرة إلى الربيان أو كل نشاط آخر يكشف عن قصد المستأجر فى اعتباره شخصياً دائئاً بأجرة النقل بقصد إخراجها من الدعوى المباشرة التى يقرها القضاء للمؤجر .

فلن لم يمكن استخلاص معنى من السند أو من تنفيذه نظرنا فى المشاركة ، مثلاً ما إذا كان بها شرط يلزم أحد الطرفين بضمان الطرف الآخر من المسؤولية عن أسباب معينة فهم منه أن هذا الأخير تمكن مقاضاته بصفة أصلية .

فإن لم يمكن فهم معنى من كل ما تقدم تعين الاستنتاج من مجرد شكل المشاركة أن الناقل هو للمؤجر أو للمستأجر

ويقول حكم «موسدال» أن منطوقه لايسرى «إلا إذا لم يوجد اتفاق مخالف» ولذا يجب توسيع نطاق هذه العبارة لتشمل كل الأمور التى يتحدد بها الناقل دون لشترائط وجود اتفاق بين الطرفين على هذا المعنى بل ودون الاعتماد على هذا الاتفاق وحده أن وجد .

وأشار إليه المشروع للمصرى الجديد عندما قال فى المادة ١٧١/١ :
يتلقى الربيان للتعليمات المتعلقة بالإدارة للتجارية للسفينة من المؤجر ومع ذلك يجوز أن يتفق فى عقد الإيجار على أن يكون للمستأجر إصدار تعليمات تتعلق بشحن للبضائع أو نقلها أو تسليمها وكل عمل يصدر من الربيان تنفيذاً لهذه التعليمات يلزم للمستأجر .

(١) لنظر ما تقدم فى تحديد النقل فى المشاركة الزمنية .

القضاء في فرنسا :

٤٢٩ - وقد حكم القضاء الفرنسي تطبيقاً لهذا المعنى ، فقضى أنه إذا وقع المستأجر سند الشحن فإنه يسأل بوصفه الناقل أمام المستفيد من هذا السند . ولا تكون بين المالك المؤجر وحامل السند أية علاقة ، وذلك ولو كان المستأجر قد وقع السند وأضاف عليه أنه يوقعه بوصفه وكيلًا للمجهز ، فهذا الشرط دارج وبالتالي غير نافذ^(١) .

كذلك يكون المستأجر الذي أصدر سند الشحن هو المسئول أمام حامل السند ، دون أن يكون له أن يتمسك على هذا الأخير بأن سبب الضرر عيب في السفينة منسوب للمالك^(٢) . وأن كان له أن يرجع على المالك بسبب هذا العيب^(٣) .

وفي ذات المعنى عرض القضاء لحالة مستأجر لم يسلك سلوك الشاحن الذي يسعى لنقل بضاعته عن طريق إبرام المشاركة بالرحلة بل أجر السفينة من الباطن لشخص ثالث ، فقد أجرت ثلاث سفن لرحلة بين دكاكر ومرسيليا وأجرها المستأجر من الباطن لرحلة واحدة كذلك ولحمولة واحدة من الزيت بين دكاكر ومرسيليا ، وهكذا تتابعت المشارطتان . في هذه الصورة حكم القضاء بمسئولية المستأجر وحده عن البضاعة وعدم تمكينه من الرجوع على المؤجر الأول^(٤) .

وهذا الحكم سليم ، ويبرره أن المستندات التي أعطيت للمستأجرين من الباطن لم تذكر سوى اسم المستأجر في المشاركة الأصلية بوصفه المتعهد أمامهم ، كما أن هذا المستأجر هو الذي أصدر ووقع سندات الشحن باسمه هو عن الحمولة المنقولة ولهذا أخذ - أمام المستأجرين من الباطن - وصف الناقل .

(١) السنين التجارية ٨ يونيو ١٩٦١ ص ٧٤٦ . قرار تحكيم لوكثير وأليزيير وبرودروميس في ٢٢ مارس ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٥ ص ٣:٥ . نقض تجارى فرنسى ٢٢ مارس ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٤٧٧ .

(٢) السنين ٢١ نوفمبر ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٢٢٢ .

(٣) روان التجارية ١٠ يونيو ١٩٥٢ بحرى ١٩٥٢ ص ٥٩٢ تعليق جرانميزون .

(٤) باريس ٢٨ أكتوبر ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٣٤٢ .

ويضيف الأستاذ سورتي (رقم ٣٢ ص ١٦٨) أنه في خصوص هذه القضية كان محتما اعتبار المستأجر في المشاركة بالرحلة الأصلية ناقلا لأنه كان هو نفسه ناقلا محترفا ، ولهذا فإنه عندما تعاقد مع المالك لم يكن في مركز الشاحن الذي يستهدف نقل بضاعته ، بل أنه اتخذ مركز الوسيط الذي يقدم خدماته للغير بأمل المضاربة لصالح نفسه على فرق الأجرة بين ما دفعه وما قبضه من الشخص الذي قدم هو خدماته إليه .

وتوجيه الدعوى إلى الريان بوصفه ممثلا للمجهز لايجوز إذا كان الريان ممثلا للمستأجر في المشاركة بالرحلة^(١) .

٤٣٠ - وقد نتعقد الأمور في فرض يكون فيه الشخص مؤجرا لسفينة ليست له وقتئذ سلطة تأجيرها وذلك كما لو أجرة الشخص سفينة لرحلة معينة وبشروط معينة ولم يكن لديه وقت إبرام هذا العقد أى سلطة على هذه السفينة ولكنه أبرم العقد وهو يقصد أن يتمكن من تنفيذه بأن يستأجر هو السفينة التي سبق أو وعد بوضعها تحت تصرف المستأجر الذي تعاقد هو معه أولا^(٢) ، ولذا يمكن اعتبار الشخص الذي لعب دور المؤجر والمستأجر وسيطا في تنفيذ عقد النقل الذي ينفذ أخيراً ويكون موضوعه بضاعة الشخص الذي اقتصر على دور المستأجر في مشاركة بالرحلة .

فإذا كان العقد الذي حصل به هذا الوسيط على السفينة المستخدمة في تنفيذ العقد الذي أبرمه أولا إيجارا للسفينة عارية أو مشاركة زمنية فلا صعوبة في الأمر لأن إدارة السفينة تكون له في الظاهر وفي الحقيقة ولذلك يكون دور الناقل .

ولكن ما الحكم لو كان هذا الشخص قد حصل على السفينة بمقتضى مشاركة بالرحلة بطبيعتها يظل فيها للمؤجر المالك وصف الناقل؟؟

(١) روان التجارية ١٠ يونيو ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٢ ص ٥٢٩ ، والحكم غير صحيح لأن هذه المشاركة بالرحلة تترك للمؤجر وصف الناقل وما يلزم هذا الوصف من مسؤوليات .
(٢) انظر سورتي ص ١٦٩ هامش ١١٣ . وقارن دلتجون ٢ - ٧٧٠ ص ٥٥٢ .

عرض هذا الوضع على محكمة روان بفرنسا ، فى قضية خلاصتها أن شركة ملاحه تعاقدت مع تاجر بمشارطة بالرحلة على نقل بضاعته ، ولما لم يكن لدى شركة الملاحه سفينة تقوم بتنفيذ العملية المطلوبة فقد استأجرت - بمشارطة بالرحلة - سفينة من شركة ايطالية قامت بنقل البضاعة ، حصل تلف للبضاعة أثناء نقلها فرفع الشاحن دعوى ضد الربان وحكم له بالتعويض ، ثار السؤال أى شركتى الملاحه يتحمل التعويض هل هى الشركة المالكة أم الشركة التى لعبت دور المؤجر والمستأجر ؟

لاحظت المحكمة أن الربان والطاقم لم يخرجوا من إدارة الشركة الإيطالية المالكة وأنه لم يكن للشركة الأخرى أى سلطة عليهم ولهذا لم يكن للربان أن يمثلها فلا تسأل هى عن أعماله ، ولهذا حكمت بأن الشركة الإيطالية هى التى تتحمل مسؤولية أعمال الربان^(١)

٤٣١ - ويعلق الفقه على هذا الحل بقوله إن من الأفضل أن لا تقبل الدعوى بالمسؤولية التعاقدية من أى من الأطراف إلا ضد الشخص الذى تعاقد معه ، وأن ذلك من شأنه أن يمكن المحكمة من تقدير مركز ومسؤولية كل شخص بالنظر فى عقده على انفراد .

وأن الحل الذى أخذت به المحكمة معناه أن المستأجر فى مشارطة بالرحلة الذى يتخذ مركز الناقل بالنسبة للمتعاقد معه يمكنه أن يتخلص من مسؤولياته كناقل بأن يلقى بتنفيذ التزاماته التى القزم بها - أمام هذا المتعاقد - على شخص آخر بأن يعهد إليه بتنفيذ عملية النقل ، وهو حل غريب .

إذ الأصل أن هذا المستأجر وقد تعهد بتنفيذ عملية النقل يظل ، مسؤولا عن فعله وعن فعل الأشخاص الذين يحلهم محله فى تنفيذها وعن عمال هؤلاء الأشخاص .

(١) روان ٢٩ يونية ١٩٥٦ الأسبوع القانونى ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩ تطبيق جوجالار ، وه يفسر حكم محكمة من روان أول أبريل ١٩٥٤ بحري فرنسى ١٩٥٤ ص ٥٣٠ تطبيق «Guilbert» هو يعدل حكم أول درجة . انظر تطبيق شوفو تحت «Société» التجارية ١٩ يوليو ١٩٦٠ دالوز ١٩٦٠ - قضاء - ص ٤١١ .

صحيح أنه لا الادارة الفنية ولا الادارة التجارية انتقلت إليه ولكنه على كل حال تعهد بالتزامات الناقل ولهذا يجب معاملته بهذا الوصف ، على أن يكون له - عند الاقتضاء - حق الرجوع على الطرف الآخر المؤجر له وهو رجوع ينظر فيه على ضوء نصوص المشاركة الثانية .

والقول بغير ذلك قد يؤدي إلى خطأ في تقدير مسؤولية كل من المجهزين لأن نصوص المشاركةتين لا تكون متعائلة في غالب الأحوال . كما يؤيده أن محكمة روان وصلت عن طريق الحكم على الربان بوصفه ممثلاً للمجهز إلى تحميل الحكم على الناقل الفعلي^(١)

وهي نتيجة لم يمكن الوصول إليها إلا لأن المرسل إليه استعلم عن كيفية تنفيذ عملية النقل ، لكن هناك حالات لا يكون فيها المرسل إليه على علم بذلك ، بل أن الوضع الغالب أن يجهل المرسل إليه أو الشاحن حتى السفينة التي تنقل بضاعته ، ولهذا يرى جوجلار أن المرسل إليه كثيراً ما يجهل الناقل الفعلي لمجرد أنه تعاقد مع مجهز آخر .

ولهذا يحسن القول بعدم السماح للمرسل إليه إلا بمقتضاة المجهز الذي تعاقد معه على أن يكون لهذا الأخير الرجوع على الناقل الفعلي إن كان لذلك محل^(٢)

وسنرى أن هذا القول الأخير كان يؤيده في مشروع التشريع المصري في تعريف عقد النقل الوارد بالمادة ١٧٩ من المشروع الجديد .

حكم مشروع انقانون المصري في هذه الصورة :

٤٣٢ - لم يتبع المشروع الجديد هذه الحلول التي ظهرت في القضاء الفرنسي في صورة المشاركة الجزئية التي يصدر فيها سند الشحن باسم المستأجر ، أي في حالة ما يكون المؤجر لم يدخل مباشرة في علاقة مع الغير ، ذلك أن المادة ١/١٧١ بعد أن قررت أن الربان يتلقى التعليمات

(١) تعليق الأسبوع القانوني ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩ .

(٢) س رن ١٢ نوفمبر ١٩٦٢ بحري فرنسي ١٩٦٢ ص ٣٥٩ .

قضى أن الغير ، حامل السند ، إذ يرتبط بالمستأجر الذي سلمه السند وحده دون المؤجر يكون له أن يقضى مالك السفينة متى اثبت عليه خطأ وذلك على الأساس التفسيرى طبقاً للقواعد العامة .

(م ٢٨ - النقل البحري)

المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر ، وسمحت أن يفهم من ذلك أن المؤجر يتحمل مسؤولية هذه الادارة ، كانت تقول أنه «مع ذلك يجوز أن يتفق في عقد الإيجار على أن يكون للمستأجر إصدار تعليمات تتعلق بشحن للسفينة ، وكل عمل يصدر من الربان تنفيذا لهذه التعليمات يلزم المستأجر . وأضاف النص أن «يسأل المؤجر بالتزامن مع المستأجر عن التصرفات التي يعقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه» .

هذا النص مقصور على المشاركة بالرحلة الواردة على جزء من السفينة دون حالة المشاركة على سفينة كاملة فقد كان حكمها ورادا في الفقرة الثانية من المادة ١٧١ .

وكان مفهوم المادة ١٧١/١ أن الأصل - في النص - أن يتلقى الربان التعليمات المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر . وقد قلنا أن الادارة الملاحية هي المؤجر دائماً وبلا خلاف في كل صور المشاركة بالرحلة ، فالنص إذن خاص بالادارة التجارية وحدها ويفيد أن الأصل فيها أن تكون للمؤجر حتى في حالة الإيجار الجزئي . وإذا كان الأصل هو بقاء الادارة الملاحية والإدارة التجارية للمؤجر فإن الغير دائماً أن يعتمد على هذا الأصل وأن يعتقد أن الربان في هاتين الادارتين يعمل لحساب المؤجر وبناء على أوامره ، فإذا اتفق في المشاركة على إعطاء المستأجر بعض صور الإدارة التجارية فإن هذا الاتفاق لا يشهر فيكون للغير أن يعتقد بقاء الأصل على حاله وأن المؤجر لا يزال على سلطاته كاملة بحسب الأصل في المشاركات بالرحلة ، وكان المعقول إذن أن يبقى النص للغير حقه في مقاضاة المؤجر كما لو كانت إدارة السفينة كاملة له ، ولكنه قرر أن كل عمل يصدر من الربان تنفيذاً لهذه التعليمات يلزم المستأجر وأضاف حكماً غريباً إذ قضى أن «يسأل المؤجر بالتزامن مع المستأجر عن التصرفات التي يعقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه» (م ١٧١/١) .

وجه الغرابة في هذا النص الأخير يبدو من تحليل عبارته ، فهو يقرر مسؤولية المؤجر ، بالتزامن مع المستأجر ، عن تصرفات عقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه . أما أنه يقرر مسؤولية المؤجر فهو يحمي الغير الذي لا يعلم بنقل الادارة التجارية إلي المستأجر ، وأما أنه يقرر هذه المسؤولية بالتزامن مع المستأجر فهو يضيف ضمانا إلى مسؤولية

للمستأجر لا محل له إطلاقاً ، لأن الفرض أن المشرع يريد حماية الغير بالابقاء على الوضع الذي يعتقد قيامه وهو أن المؤجر هو المسئول أمامه . فكما أنه لا معنى لاضعاف ضمانه بقصر حقوقه على ذمة المستأجر فكذلك لا معنى لزيادة هذا الضمان ببسطه إلى ذمى المؤجر والمستأجر معا . والملاحظة الأخيرة ، وهى أغرب ما ورد فى النص وتهدم ما تقدم منه ، هى أن هذا الضمان الإضافى خاص « بالتصرفات » التى يعقدها الرىان باسم المستأجر ولحسابه ، أى أن الرىان يفصح وهو يتعاقد مع الغير أنه يتعاقد باسم شخص غير المؤجر ، فالغير يعلم إذن من هو مدينه وهو يمنح ائتمانه لهذا المدين أى المستأجر فلماذا إذن يقرر النص مسئولية المؤجر كذلك ؟ ويزيد العجب متى لاحظنا أن مقتضى عبارة النص أن المؤجر لا يسأل مع المستأجر إذا لم يفصح الرىان أنه يتعاقد لحساب المستأجر ، أى أنه إذا كان الغير حسن النية لا يعلم أن الرىان يتعاقد لحساب المستأجر فضمانه مقصور على المؤجر ، وإذا كان الغير يعلم أنه يتعاقد مع المستأجر امتد ضمانه كذلك إلى المؤجر .

٤٣٣ - وينطبق هذا التفسير على تصرفات الرىان بوجه عام فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة ، فمتى كان للغير حق مقاضاة المستأجر باعتبار أن تصرف الرىان كان باسمه ولحسابه كان للغير كذلك أن يقاضى المجهز بوصفه مسئولاً بالتضامن مع المستأجر ، على أن يكون للمؤجر فيما بعد أن يرجع على المستأجر إن كان لذلك محل ليخلصه من آثار ادعاء الغير ضده .

ومقتضى هذا التفسير كذلك أن لا يكون للغير حق ضد المؤجر إذا كان سبب الدعوى هو المسئولية التقصيرية لخطأ وقع من الرىان تنفيذاً لأوامر المستأجر ، فالحكم السابق مقصور على التصرفات التى يعقدها الرىان باسم المستأجر ولحسابه .

وينحصر حق الغير على المستأجر وحده إذا لم يكشف تصرف الرىان عن أنه لحساب المستأجر ولم برم باسمه ، وهذا مقتضى عبارة النص .

٤٣٤ - وبتطبيق ما تقدم على خصوص عقد النقل ، أى على الدعوى المرفوعة من حملة سندات الشحن ، وجب النظر كذلك إلى المادة ١٧٩ من مشروع القانون المصرى التى تعرف عقد النقل بقولها « عقد

النقل البحرى عقد يتعهد بمقتضاة الناقل سواء كان مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع فى السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر . فالنص يعتبر الناقل المسئول هو من يتعهد فى عقد النقل بنقل البضائع ، يستوى أن يكون مالكا أو تجهزا أو مستأجراً للسفينة ، ومعنى ذلك أن العبرة فى تحديد شخص المدعى عليه هى بالنظر إلى سند الشحن الذى يتضمن التعهد والبحث عن الشخص الذى يتعهد بنقل البضائع ، فإن كان هو المؤجر جازت مقاضاته وإن كان هو المستأجر انحصرت عنده حقوق المستفيدين من السندات المستمدة من هذه السندات .

ثانياً

صورة المشاركة بالرحلة على السفينة بأكملها :

٤٣٥ - يفهم من النصوص الغالبة فى المشاركات بالرحلة طبقاً لما يفسرها القضاء أن الإدارة التجارية للسفينة تظل - بجانب الإدارة الفنية - للمؤجر ، على التفصيل الذى قدمناه .

ويترتب على هذا الأصل أن تقوم مسئولية المؤجر طبقاً للنظام الذى عرضناه ، بمعنى أن يفترض - فى مواجهة الغير - أنه هو الناقل الذى يصدر الربان سندات الشحن باسمه فيكون للغير أن يقاضيه على هذا الأساس ، ما لم يقدّم دليل على أن المستأجر هو الذى دخل بوصفه الناقل فى العلاقة مع الغير ، على النحو الذى قدمناه .

٤٣٦ - وقد أخذ المشروع المصرى الجديد بحكم مغاير ، إذ كان يقضى فى المادة ٢/١٧١ أنه إذا ورد التأجير على السفينة بأكملها كانت الإدارة التجارية للمستأجر مالم يتفق على غير ذلك .

فهو إذن يفترض أن المستأجر فى المشاركة بالرحلة هو الذى يقوم بالإدارة التجارية للسفينة ومنها القيام بعمليات النقل لصالح الغير ، وذلك حتى يقوم للدليل على أن الإدارة التجارية هى للمؤجر وأنه - بالتالى - بعيد عن علاقته مع الغير .

ومع ذلك ، نلاحظ أنه في خصوص المسؤولية عن تنفيذ سندات الشحن العبرة هي بما إذا كان المستأجر قد أخذ وصف الناقل أولاً ، أى بما إذا كان قد تعهد أمام الغير بتنفيذ عملية النقل طبقاً لتعريف عقد النقل في المشروع المصرى ، فتقوم المسؤولية عن تنفيذ هذا العقد على الشخص الذى تعهد بوصفه الناقل أو أبرم العقد باسمه ولحسابه ، بصرف النظر عما إذا كانت له - طبقاً للمشاركة - الإدارة التجارية للسفينة أو لا .

الباب السادس

عقد النقل البحري

مقدمة

٤٣٧ - ندرس فى هذا المقام النقل البحرى للبضائع . وقد نظمه قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ولما كان النقل البحرى يتم غالبا بين موانى تابعة لدول تختلف تشريعاتها فيما يتعلق بعقد النقل ، فقد انتهت الدول - بعد محاولات عدة - إلى عقد اتفاقية فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل بسند الشحن ، وقد صدقت مصر على هذه الاتفاقية ، وأصبحت تحكم العلاقات الخاصة بالنقل البحرى الدولى ، وعلى القاضى المصرى تطبيقها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ ، ولها بروتوكول موضوع سنة ١٩٦٨ صدقت عليه كذلك مصر ، كما تأخذ بها القوانين العربية الحديثة ، ثم علنت ببروتوكول ثان فى ٢١ ديسمبر ١٩٧٩ .

وهناك اتفاقية أخرى هى اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ، وضعت لتحل محلها ، أخذ بمعظم أحكامها القانون المصرى الجديد سالف الذكر ، وهذه الأخيرة نافذة فى مصر ابتداء من ١١/٣/١٩٩٠ .

الفصل الأول

النقل البحري في القانون المصري

الفرع الأول

تعريف

٤٣٨ - تعريف عقد النقل البحري :

عقد نقل البضائع هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص - مقابل أجر معلوم - توصيل بضاعة من مكان إلى مكان وتسليمها هناك .
ومن هذا التعريف يمكننا أن نحدد خصائص عقد النقل على الوجه الآتي :

١ - هو عقد رضائي : أى يكفى لانعقاده صحيحا رضا أطرافه ، فهو ليس شكليا تلزم له الرسمية ، وليس عينيا يشترط لتمامه تسليم الشيء المراد نقله . بل أن العقد ينتج آثاره فور انعقاده ، ويلتزم طالب النقل أن يسلم البضاعة للناقل ليتمكن من نقلها ، وإذا لم يفعل ذلك كان مسئولا مسؤولية عقدية على أساس عقد النقل ، ومع ذلك فإن لتسليم البضاعة للناقل أهمية كبيرة سنعرض لها فيما بعد .

٢ - وهو عقد ملزم للجانبين : بمعنى أنه ينشئ التزامات فى ذمة أطرافه جميعا . وتنطبق عليه أحكام هذا النوع من العقود . خاصة ما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ .

٣ - وهو عقد فوري ، وثق طال الزمن المطلوب تنفيذ النقل فيه ، مادام الالتزام بالنقل يقتضى تنفيذا فوريا ، أى يتم دفعة واحدة .

٤ - هل يعتبر النقل البحري عقد اذعان؟ بقول محكمة النقض :

«من خصائص عقود الاذعان أنها تتعلق بسلع أو مرافق تعتبر من الضروريات ويكون فيها احتكار الموجب احتكارا قانونيا أو فاعليا وتكون سيطرته عليها من شأنها أن تجعل المنافسة فيها محدودة ، النطاق وأن يكون صدور الايجاب منه إلى الناس كافة وبشروط واحدة ولمدة غير محدودة والسلع الضرورية هي التي لا غنى للناس عنها والتي لا تستقيم مصالحهم بدونها بحيث يكونون في وضع يضطرهم إلى التعاقد بشأنها ولا يمكنهم رفض الشروط التي يضعها الموجب ولو كانت جائرة وشديدة» .

(نقض ١٣ فبراير ١٩٧٧ الطعن ٧٢٦ لسنة ق . مجموعة الشريبي
ج-٣ ص ١٥٩) .

فتمت توافر للعقد وصف الاذعان أمكن للقاضي أن يطبق عليه ما تقضى به المادة ١٤٩ مدنى التى تقول «أنه إذا تم التعاقد بطريق الاذعان وكان قد تضمن شروطا تعسفيه جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفى الطرف المذعن منها وذلك وفقا لما تقضى بهد العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك ، وكذلك المادة ١٥١ مدنى التى تقضى انه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة فى عقود الاذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن^(١) .

٤٣٩ - تمييزه عن غيره من العقود :

عقد النقل ليس وكالة لأن الوكيل يقوم أساسا بعمل قانونى بينما التزام الناقل الأساسى تنفيذ عمل مادى . وهو ليس وديعة لأن الوديعة أصلا بالمجان ، ولأنها تقتضى فقط المحافظة على الشيء دون نقله . كما انه ليس إيجار أشياء لأن الناقل لا يقتصر على تقديم شيء (أى السفينة) للمتعاقد معه ينتفع به . بل هو يلتزم أيضا القيام بتحقيق نتيجة هي توصيل وتسليم البضاعة فى المكان المطلوب . وأخيرا ليس عقد عمل

(١) انظر روبرير فى الجزء الثانى رقم ٤١١ ص ٣١ .

لأن الأجير أو العامل خاضع لرب العمل ، وسنرى أن استقلال الناقل صفة أساسية لازمة لعقد النقل .

٤٤٠ - عمليات النقل :

ونقصد بذلك العمليات الأساسية التي يتضمنها حتما تنفيذ عقد النقل ، وهي :

١ - أن يعهد طالب النقل بالشئ المطلوب نقله للناقل remise de la chose وأهمية هذا التسليم تظهر في ناحيتين : الأولى : يمكن الارتكاز إليه كوسيلة لاثبات وجود عقد النقل . والثانية : أن التسليم هو شرط تنفيذ التزام الناقل بنقل الشئ ، إذ لا يتصور تنفيذ هذا الالتزام قبل أن يحوز الناقل الشئ فعلا .

٢ - نقل الشئ déplacement ، أى قيام الناقل بتغيير مكانه ، وهذا هو أهم عنصر يميز عقد النقل .

٣ - تسليم الشئ للمرسل إليه فى مكان الوصول .

٤٤١ - التغيير المكانى :

هو أن يحرك الناقل البضاعة من مكان إلى مكان ، ونلاحظ بشأنه ملاحظات أربع :

١ - يلزم أن يقوم به شخص مستقل فى تنفيذ عمله عن الشاحن ، وذلك حتى يمكن القول بقيام مسئولية الناقل . وبهذا الاستقلال يتميز عن عقد العمل الذى يكون فيه العامل خاضعا لرب العمل . ولكن إذا كان من اللازم أن يكون الاستقلال أو التوجيه للناقل ، فلا يعنى هذا أن لا يكون لطالب النقل أى اقتراح أو اشراف ، بل المألوف أن يكون له قدر من التوجيه والاشراف ، ومثال ذلك أن القائم بالنقل يعتبر ناقلا ومسئولا بوصفه كذلك ولو كانت الأشياء المنقولة حيوانات مصحوبة بحارس لها ، ما دام ليست لهذا الحارس السيطرة الكاملة على تنفيذ العقد .

٢ - يلزم أن يتم النقل بواسطة الناقل لا بدفع الشئ المنقول ذاته . فلا يعتبر نقلا قيادة حيوانات مثلا لأن عمل القائد فى هذه الحالة قاصر على القيادة دون أن يتم النقل بطريق الجر .

٣ - لا يلزم أن تكون أداة النقل مملوكة للناقل .

٤ - يلزم أن يكون التغيير المكاني هو موضوع العقد الأساسي لكي يعتبر العقد عقد نقل ، وهذا يكفى ، فإذا تعهد الناقل بالتزامات أخرى ثانوية اعتبرت تابعة للنقل وخضعت لأحكام العقد ذاته ، وذلك ما لم تتجه إلى غير ذلك إرادة الطرفين .

٤٤٢ - متى يعتبر النقل بحريا :

يرى الفقه ، أن العبارة هي بأداة النقل ، فإذا تم النقل كله من ميناء الوصول بواسطة سفينة فى رحلة فى البحر فإنه يعد نقلا بحريا . ولكن الصحيح فى نظرى هو أن ننظر إلى مكان الرحلة بغض النظر عن أداة النقل مركبا كانت أو سفينة .

على أن النقل قد لا يتم بهذه الصورة المبسطة ، فقد يكون النقل مختلطا ، أى يتم جزء منه فى البحر وجزء فى البر ، كأن ترسل البضاعة من القاهرة إلى باريس فتنتقل بالسكة الحديد من القاهرة إلى الاسكندرية ثم بطريق البحر إلى مرسيليا ثم بالسكة الحديد إلى باريس . وفى هذه الحالة قد يتعاقد الشاحن مع ناقلين مختلفين كل منهم على حدة وعندئذ تنطبق على كل عقد الأحكام الخاصة به . وقد يبرم الشاحن عقدا مع الناقل البحرى أو البرى على نقل البضاعة فى المرحلة كلها .

والذى أراه إذا كان الناقل ينفذ العقد بمفرده فى جميع مراحلها أن النقل يعتبر بحريا كله إذا تم كله أو معظمه فى البحر ولو قامت به مركب نهري ، وأنه يعتبر نهريا إذا تم معظمه فى النهر ولو قامت به كله سفينة بحرية ، وفى هذه الصورة يؤدى تدخل عدة ناقلين إلى تحرير ما يسمى بسند الشحن المباشر ، وهو ما سيكون موضوع دراسة خاصة مستقبلا .

٤٤٣ - تمييز عقد النقل عن غيره من العقود البحرية :

قدمنا أن أبرز خصيصة فى عقد النقل هي أن يكون أهم التزام ينشئه هو الالتزام بتغيير مكان البضاعة وقيام الناقل بتنفيذه على وجه الاستقلال . ويمكن أن نستعين هنا أيضا بنفس الفكرة لتمييز عقد النقل البحرى عن غيره من العقود البحرية التى قد تشتبه به كعقد القطر البحرى ، وعقد استئجار محل تجارى على سفينة بحرية .

٤٤٤ - تعريف تشريعى (القانون ٨ لسنة ١٩٩٠) :

عرض القانون لعقد النقل البحرى فى المواد من ١٩٦ إلى ٢٧٨ ، بدأها بأحكام عامة تنطبق على نقل البضائع ونقل الأشخاص ، ثم أفرد لكل واحد منهما أحكاما خاصة به .

فبدأ بالأحكام العامة بالمادة ١٩٦ التى تقول : «عقد النقل البحرى عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره» . وفى المادة ١٩٧ يقول «لا يثبت عقد النقل البحرى إلا بالكتابة» . وتقضى المادة ١٩٨ أن : «تسرى أحكام هذا الفصل (الخاص بعقد النقل البحرى أى نقل البضائع ونقل الأشخاص) دون غيرها على عقد النقل البحرى ، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها» .

٤٤٥ - خصائص عقد النقل البحرى فى القانون :

ونلاحظ على هذا التعريف أنه يبرز الخصائص الأساسية لعقد النقل البحرى :

١ - أنه يفترق عن الإيجار بأن التزام مؤجر السفينة هو عموماً - التزام بوسيلة - ، أما الناقل فالتزامه بغاية أو نتيجة هى تسليم البضاعة فى ميناء الوصول بحالتها كما تلقاها فى ميناء الشحن ، وبالتالي فإن مسئولية كل منهما فى الحالتين تختلف ؛ وأن المؤجر لا يتسلم عموماً البضاعة فى عهده بل كل ما عليه أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر (م ١٦٨ ، ١٧٣ ، ١٨٠) ، والمستأجر هو الذى يضع البضاعة فى السفينة الموضوعة تحت تصرفه (م ١٦٩ ، ١٨٢) .

٢ - والجامع بين عقدى نقل البضائع ونقل الأشخاص الخاضع لأحكام هذا القانون أن الناقل يلتزم بتنفيذهما مقابل أجر ، فلا يدخل فيه النقل إلا إذا كان الناقل محترفاً ، ولا يدخل فيه نقل الأشخاص المتسولين إلى السفينة خلسة لأنه لم ينعقد فى هذه الصورة عقد (م ٢٦٥ من القانون) .

٣ - لم يرد بالتعريف تعيين السفينة ، فذاتيتها لاتهم الناقل ولا الشاحن ، وكل الذى يهم هو البضاعة والأجرة ، على خلاف الحال فى تأجير السفينة الذى يكون موضوعه الأساسى هو السفينة .

وإنما على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها ، وعليه اعداد اقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها (م ٢١٤) .

-ولا يلزم أن يكون الناقل مالكا للسفينة ، فقد يكون مستأجرا لها ذات سلطة في تأجيرها لحساب نفسه .

٤ - وأن الناقل يلتزم بتحريك البضاعة من مكان معين إلى مكان معين ، وهو لا يقتصر على تقديم القوة المحركة السفينة ، وإلا كان العقد قفرا .

-وأن الرحلة المعنية للبضاعة تتم في البحر بالمعنى القانوني .

-وأنه يسيطر على عملية النقل وعلى وجه الاستقلال .

٥ - وإذا وجد عقد نقل ، أى اتفاق بين طرفين على نقل البضائع بحرا مقابل أجره فلا أهمية بعد ذلك لكون الناقل أعطى عليه مستندا أولا ، وللاوصف المستند الذي يعطيه الناقل للشاحن ، ولا نوع البضاعة المطلوب نقلها . فتعريف عقد النقل لا يشير إلى المستند المسلم للشاحن ، فبمجرد أن يتلقى الناقل بضاعة لنقلها بطريق البحر مقابل أجره تنطبق قواعد القانون والمسئولية الواردة به دون غيرها أى دون إمكان إحلال غيرها محلها ، ولو لم يصدر سند شحن .

٦ - كذلك لا أهمية لنوع البضاعة ، فالحيوانات الحية (م ٢٢٢) والمشحونات على السطح (م ٢١٦ و ٢٣١) تخضع لنفس الأحكام دون أن يمكن أن تخرج منها ، (فيما يتعلق بالنقل الاستثنائي انظر م ٢٣٦) . ويخضع للتنظيم القانوني جميع مراحل العقد منذ أخذ البضاعة في عهدة الناقل إلى تسليمها للمرسل إليه ، فهذه المراحل يتحملها الناقل ، ولكن يجوز له أن يلقى بعمليات الشحن والتفريغ وحدها على الشاحن أو المرسل إليه (م ٢١٥) .

٤٤٦ - تقول المذكرة الايضاحية :

- وتصدى المشروع فى المادة ١٩٨ لمسألة جوهرية هى تعيين نطاق تطبيق احكام عقد النقل ، ووضع المبدأين الآتيين :

١ - تسرى أحكام عقد النقل أيا كانت صفة الناقل ، مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لها .

٢ - إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالمشروع ، فالأرجحية لأحكام عقد النقل . ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة ، إذ يعرض عندئذ السؤال : أى الأحكام تكون واجبة التطبيق على مسؤوليته ، هى أحكام مسئولية المالك ، أم أحكام مسئولية الناقل ؟ وأجابت المادة ١٩٨ بأنها أحكام مسئولية الناقل معبرة عن ذلك بقولها أن أحكام عقد النقل تسرى «دون غيرها» أيا كانت صفة الناقل .

٨ - وقبل أن ينتقل المشروع الى الالتزامات التى ينشئها عقد النقل وقف عند سؤال يتوقف عليه مصير هذه الالتزامات ، وهو هل يترتب على بيع السفينة فسخ عقود النقل المرتبطة بها ؟ وأجابت المادة ٢١٢ سلبا ، لأن هذا الفسخ - أن أجيز - يضر بالتجارة الدولية ويضع الشاحنين فى حرج شديد .

وينبنى على ذلك أن عقد النقل يظل ساريا قبل المشتري وتنتقل اليه التزامات الناقل وحقوقه .

- و النصوص الواردة فى هذا الفصل الثانى (من م ١٩٦ إلى ٢٧٨) هى وحدها التى تحكم العقد ، مع ملاحظة أن هناك نصوصا أخرى خاصة بالربان (بوصفه تابعا وممثلا للناقل) تضاف إليها كذلك (مثال المواد ١٠٥ - ١٠٨) .

٤٤٧ - الأحكام القانونية هى أحكام أمرة :

يؤكد ذلك من النصوص المادة ٢٤٧ التى تقول : وفى حالة الاتفاق على إحالة الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد المنكور . ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام ، (انظر كذلك المواد ٢٤٥ و ٢٤٦) .

٤٤٨ - قواعد النقل تنطبق ولم يصدر الناقل أى سند شحن (ما تقدم رقم ٤٢٨) :

قواعد النقل تنطبق على نقل كل للبضائع ولو لم يصدر سند شحن ، (وهذا متصور عملا) ورغم قول النص (م ١٩٧) انه لا يثبت إلا بالكتابة . فلا يتوقف على إصدار السند تطبيق قواعد تنفيذ عقد النقل ولا قواعد مسئولية الناقل ، ولكن القواعد الخاصة بإصدار السند الحرفي والكافي بذاته لا محل لتطبيقها ، فجزاء (الحكم على عدم صحة بيانات الشاحن المتعلقة بالبضاعة المنقولة لا يمكن التمسك به على المرسل إليه ، كذلك عدم وجود تحفظات على هذه البيانات لا يرتب الآثار القانونية إلا إذا وردت على سند شحن ، على ما سنرى) .

وما دام تسليم سند الشحن ليس ملزما للناقل إلا إذا طلبه الشاحن (م ١٩٩) ، فقد يحصل باتفاق مشترك بين الطرفين أن لا يصدر أى سند شحن بالبيانات القانونية ، وعندئذ لا ينطبق النظام القانوني لسند الشحن على الورقة التي يصدرها الناقل ، فلا تنطبق عليه النصوص الخاصة بسند الشحن وهي المواد ١٩٩ إلى ٢٠٤ ، وإنما تظل باقى نصوص القانون فيما يتعلق بعقد النقل البحرى واجبة التطبيق بالرغم من عدم إصدار سند شحن^(١) .

٤٤٩ - تقول المذكرة الإيضاحية :

- وفى الفصل الثانى تناول المشروع عقد النقل البحرى بنوعيه (نقل البضائع ونقل الأشخاص) وسائر فى تنظيم كل منهما أحدث الاتجاهات الدولية .

(١) كذلك ، فإنه بالرغم من إثبات واقعة الشحن وتاريخها ، وعدم إمكان تنفيذ الاعتماد المستندى الذى يكون سند الشحن أساسه ، فإن الإيصال بإستلام البضاعة يظل يودى وظيفته ، لأن المادة ١٩٩ تقول «يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن ، ويجوز للناقل أن يسلم لشاحن إيصالا يتسلمه البضائع قبل شحنها ، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع على السفينة . (وهذا هو المستند العمى عملا السند يرسم أو لأجل الشحن) وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلا على سفينة أو سفينة معينة مع بيان تاريخ الشحن» .

فسند الشحن يسلم للشاحن بطلبه بعد وعند تسلم البضاعة ، وليس بداية شحنها .

ولا يسلم سند الشحن الكامل ، الذى يثبت الشحن فعلا ، إلا بعد ، ضم البضائع فى السفينة .

(م ٢٩ - النقل البحرى)

ففى مجال نقل البضائع استعان المشروع بالأحكام التى وضعتها الاتفاقية التى أعدتها عام ١٩٧٦ لجنة قانون التجارة الدولية (الانسترا) التابعة لهيئة الأمم المتحدة لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض قواعد سندات الشحن وبروتوكول بروكسل لعام ٦٨ المعدل لأحكامها ، والتى تم إقرارها فى مؤتمر هامبورج بتاريخ ٧٨/٣/٧١ . وفى مقدمة الأفكار التى نقلها المشروع عن الاتفاقية الجديدة تنظيم مسئولية الناقل بما يحقق حماية جديـة للشاحن ، لأن اتفاقية بروكسل والبروتوكول الذى أعقبها وأن حققا شيئاً من التقدم فى هذا المجال فقد ظلا فى جانب الناقل بحجة المخاطر التى يتعرض لها النقل بالبحر ، وهى حجة أسقطها التقدم التكنولوجى فى الملاحة البحرية ، فضلا عن أن النقل بالبحر لا يفوق فى مخاطره أنواع النقل الأخرى ، لا سيما النقل الجوى الذى نظمت المسئولية فى مجاله بكيفية تحقق توازنا عادلا بين المصالح المتعارضة . وإذا كانت الدول مالكة الأساطيل التجارية الضخمة قد أظهرت خلال المناقشات التى أسفرت عن اعداد الاتفاقية الجديدة رضاءها عن نظام المسئولية الذى أخذت به ، فلن من واجب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية - ومنها مصر - تأييد هذا النظام بالمبادرة الى نقله الى التشريع الداخلى لا سيما اذا كانت الدولة قد صدقت على الاتفاقية كما فعلت مصر .

ولم يقتصر الأمر على المسئولية وحدها ، وإنما نقل المشروع عن الاتفاقية الجديدة أفكارا أخرى كتنظيم النقل بالحاويات ، وتنظيم العلاقات القانونية فى حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلى ، وتعديل أحكام الاختصاص بما ييسر على أطراف عقد النقل مقاضاة بعضهم بعضا أمام المحاكم العادية أو أمام هيئات التحكيم .

وهكذا كان شأن المشروع أيضا فيما يتعلق بنقل الأشخاص ، السير فى ركب الاتجاهات الدولية الحديثة التى أخذت بها اتفاقية اتينا المبرمة فى الثالث عشر من ديسمبر سنة ١٩٧٤ .

وتكلم المشروع عن كل من نقل البضائع ونقل الأشخاص على حدة ، ولكنه جمعهما ، قبل أن يفرق بينهما ، فى أحكام مشتركة .

نعرف عقد النقل البحري في المادة ١٩٦ مستعينا في ذلك بما ينشئه العقد من التزامات أساسية على طرفيه ، التزام بالنقل على الناقل ، والالتزام بدفع أجرة النقل على الشاحن أو المسافر .

واشترط في المادة ١٩٧ إفراغ العقد في محرر ، ولكنه له يجعل الكتابة شرط صحة وإنما مجرد شرط إثبات .

وتصدى في المادة ١٩٨ لمسألة جوهرية هي تعيين نطاق تطبيق أحكام عقد النقل ، المبدأين الآتيين :

(١) تسرى أحكام عقد النقل أيا كانت صفة الناقل ، مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لها .

(٢) إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالمشروع ، فالأرجحية لأحكام عقد النقل . ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة ، إذ يعرض عندئذ السؤال : أي الأحكام تكون واجبة التطبيق على مسئولية ، أي أحكام مسئولية الناقل ؟ وأجابت المادة ١٩٨ بأنها أحكام مسئولية الناقل معبرة عن ذلك بقولها أن أحكام عقد النقل تسرى «دون غيرها» أيا كانت صفة الناقل .

ثم انتقل المشروع إلى «نقل البضائع» وهو في الوقت الحاضر النقل الذي لم تستطع الطائرة منافسة السفينة فيه نظرا لضخامة حجم السفن وقدرتها على استيعاب كميات كبيرة من المشحونات ، على عكس الحال في نقل الأشخاص حيث يفضل المسافرون استعمال الطائرة في النقل لما توفره من وقت ونفقات ، ففقدت السفينة في هذا المجال ما كان لها من شأن يوم أن كانت الوسيلة الوحيدة للانتقال بين القارات .

الفرع الثانى

تكوين العقد واطرافه وإثباته

المبحث الأول

أطرافه :

٤٥٠ - يبرم العقد بين الناقل مالكا سواء كان مالكا للسفينة أو غير مالك لها متى كان مفوضا فيها ذلك ، والغالب أن يبرمه وكيله البحرى ، وبين الشاحن أيا كان مركزه من البضاعة مالكا أو يائعا لها مثلا ، يرسلها إلى مشتريها ، ويسمى المرسل إليه .

(١) الناقل

٤٥١ - الناقل هو من يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء مقابل أجر ، ويثير تحديد الناقل صعوبة فى حالة ما تكون السفينة مستأجرة إيجارا بالمدة تعطى المستأجر الادارة التجارية ، وحرر السند على نماذج تابعة للمؤجر ، فهل يكون هو الناقل أم أن المستأجر هو الناقل .

يذهب القضاء إلى النظر فى سند الشحن والقول أن نصوصه هى التى تحدد شخص الناقل دون اعتبار لعقد الايجار ، وإلى البحث فيه عن أمارات تدل عليه ، هل هو المؤجر الذى أصدر السند أم المستأجر ، ومن هذه الأمارات اسم أى منهما المطبوع على السند en-tête du connaissement ، والاسم الموضح عليه وصفته المكتوبة بجوار توقيعه . الخ^(١) .

(١) روبيير ٢ رقم ٦٦٧ ، ككار ، تطبيق فى بحرئى فرنسى ١٩٦٩ ص ١٦١ ، بونتافيس فى الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٦٧٧ . فونيليه ١١ ابريل ١٩٦٣ بحرئى فرنسى ١٩٦٢ ص ٦٦٤ .

ويعتمد هذا الرأي على الأخذ بالشروط الذاتية السند ونص القانون الفرنسي الصادر في ٩ يونيو ١٩٦٩ الخاص بتجهيز السفن armement في مادته الرابعة التي تقول « كل عقد وكل عمل قانوني يوقعه تابع للمجهز على مطبوعات هذا المجهز تلزمه »، ويطبق هذا الحكم على سندات الشحن^(١).

وإذا كان السند يشير إلى شخص الناقل وفوض هذا الشخص بوصفه كذلك من جانب الناقل ولم يكن هو في الحقيقة ناقلا جاز له الرجوع على الناقل الحقيقي بالتعويض عن فعله الخطأ والمسبب للضرر وذلك طبقا للعلاقة الحقيقية للمتعاقدين معه.

(٢) الشاحن

٤٥٢ - أما الشاحن فهو كل شخص يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها ، سواء كان مالكا لها أو لا . فقد يكون مالكا ، أو بائعا لها يرسلها لمشتريها سيف أو فوب ، أو وكيلا بالعمولة عن مالكا ، فكل من هؤلاء يصدق عليه وصف الشاحن الملزم بعقد النقل أمام الناقل^(٢) .

(٣) المرسل إليه

٤٥٣ - قد يرسل الشاحن البضاعة إلى نفسه (أو إلى وكيل عنه) . وعندئذ ينعقد العقد بينه وبين الناقل ولا يكون هناك مرسل إليه ، وقد يحزر سند الشحن لأمر المرسل إليه مباشرة إذا كانت البضاعة مرسلة إلى مشتريها ، أو يبيعها الشاحن في الطريق إلى هذا المشتري ويظهر إليه سند

(١) على سبيل المثال Aix ١٥ فبراير ١٩٨٤ بحرى فرنسي ١٩٨٥ من ٥٤٢ تعليق Olla ،
بوناسيس في بحرى فرنسي ١٩٨٦ من ٧٤ : روان ١١ مايو ١٩٨٤ بحرى ١٩٨٥ من ٣٩٢ تعليق
اكار ، نقض ٣١ يوليو ١٩٨٧ بحرى فرنسي ١٩٨٧ من ٥٧٢ وبوناسيس بحرى ١٩٨٧ من ١٤١
رقم ٤٥ .

ورويبير ١ رقم ٣٠١ و ٢ - ٦٩٨ .

(٢) بونتافيس في تعليقه بالمجلة الفصلية للقانون التجاري ١٩٦٥ من ٦٨١ : نقض ١٤ مايو

١٩٦٧ بحرى فرنسي ٦٧ من ٦١٥ .

الشحن ، وبذلك أصبحت عملية النقل تهم وتتم لصالح ثلاثة أشخاص من الناحية الاقتصادية ، مما أدى بها إلى أن يصبح عقد النقل ثلاثي الأطراف tripartite بسبب انضمام المرسل إليه إلى هذا العقد مما يجعله طرفاً فيه ، مستفيداً من ذات الحقوق التي للشاحن وملزماً بالتزاماته ، هذه الحقوق والالتزامات الناشئة من عقد لا يظهر فيه ابتداء كطرف .

ولا يظهر المرسل إليه ابتداء كطرف في عقد النقل ، ولكن فيما بعد وفى لحظة ما يصبح هو صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد ، فيكون له مطالبة الناقل باستلام البضاعة وبالتعويض عن تلفها أو هلاكها ، ويصبح لدائنيه هو أن يحجزوا عليها ، وهو الذى يكون له أن يتحكم فى مصير البضاعة .

وتتحدد لحظة نشأة حقوق المرسل إليه من وقت تحرير سند الشحن إذا كان محرراً باسمه ، ومن وقت إعطائه إياه إذا كان لحامله ، ومن وقت تطهيره ان كان للأمر ، وفى نظر الناقل يصبح المرسل إليه هو الشخص الذى يحوز سند الشحن ، بغض النظر عن شروط الاتفاق بينه وبين الشاحن .

ولا يعتبر المرسل إليه قد انضم إلى عقد النقل رغم إرادته إذ يجب أن يعلن عن رغبته فى التمسك بسند الشحن ، مثلاً لو كان السند ينص على أن الأجرة تدفع عند الوصول فهذا الشرط لا يلزم المرسل إليه مقدماً ، إذ لا يعتبر التزاماً عليه إلا إذا شاء أن يتمسك على الناقل بالحقوق الناشئة عن السند .

ويكون للمرسل إليه أمام الناقل ، متى نشأ حقه فى عقد النقل ، حقوق أهمها :

- ١ - أن يباشر الدعاوى الناشئة من عقد النقل .
- ٢ - وأن يتلقى الحقوق الناشئة من هذا العقد ، كما نشأت منه .
- ٣ - وبالمقابلة يكون للناقل أن يباشر ضده كافة الدعاوى الناشئة من العقد ، كالمطالبة بالأجرة .

ومع ذلك لا يحل المرسل إليه محل الشاحن حلاً كاملاً ، إذ يظل الشاحن مرتبطاً بعقد النقل الذى أبرمه مع الناقل ، فيظل للناقل مطالبته بالأجرة ، وللشاحن أن يقاضيه بالدعاوى الناشئة من عقد النقل .

بعبارة أخرى يظل العقد قائماً بين الناقل والشاحن، ولا يرتب انضمام المرسل إليه تجديداً، ولا يبرئ الشاحن أمام الناقل ولا يبرئ الناقل أمام الشاحن^(١).

وسنرى أن محكمة النقض المصرية أخذت بفكرة أن حامل سند الشحن يعد طرفاً ذا شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه - حيث يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به^(٢).

ويأخذ القانون بهذا التكييف عندما يقرر أن المرسل إليه إذا قبل تسليم البضاعة استثنأ إلى سند الشحن فإنه يلزم بدفع أجرة النقل والمبالغ الأخرى الناشئة عن عقد النقل (م ٢١٩ و ٢٢٦)^(٣).

٤٥٤ - وسنرى عند الكلام في حجية سند الشحن - المواضع التي قرر فيها المشرع حالات خاصة لحماية المرسل إليه من بعض بيانات سند الشحن .

واستطردت المحكمة فقالت أن «قانون التجارة البحرى يج. عل من المرسل إليه - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - طرفاً ذا شأن في سند الشحن باعتباره اصحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به ، وإن كانت الطاعنة لم تنازع في انعقاد عقد النقل البحرى رغم عدم التوقيع على سند الشحن ، فإن الحكم المطعون فيه إذا استخلص - فى حدود سلطته الموضوعية - قبول الشاحن الضمنى للشروط التى تضمنها سند الشحن - سواء كانت شروطاً

(١) نقض تجارى ٤ يونيه ١٩٦٤ DMF ١٩٦٤ ٥٨٨ تطبيق روديير ، بونتافيس . القانون البحرى دالوز ١٩٨٦ رقم ٣٥٩ و ٢٨١ : روديير . المطول جـ ٢ رقم ٤٥٥ إلى ٤٥٩ .

(٢) نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض ١٦ ص ٢٢١ : ١٧ يونيه ١٩٦٥ نفس المرجع نفس المرجع ص ٧٧٨ ، وكذلك نفس المرجع السنة ١٨ ص ٣٠٠ ، نقض ٢٦ يونيه ١٩٧٨ المجموعة ٢٩ ص ١٥٤٨ ، الطعن رقم ١١١٤ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/١٢/٤ .

(٣) انظر روديير جـ ٣ رقم ٤٠٨ ، والمذكرة الايضاحية للقانون للتجارة البحرية تحت ١٥٥ ، حيث تقرر ان التزام المرسل إليه بدفع الأجرة التى تدفع عند الوصول مصوره سند الشحن .

عادية أو استثنائية - قرينة استلام السند دون اعتراض ومن قيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ وقبول الطاعة - التمرس إليها بشروط سند الشحن المشار إليه بما في ذلك شرط التحكيم - الوارد بمشارطة الإيجار التي أحال إليها سند الشحن ومن استنادها إليه ومطالبته بتنفيذه ، فإن الحكم يكون قد التزم صحيح القانون .

(نقض الطعن ١٧٧ لسنة ٤٢ من ٢٦ يونيو ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١٥٤٨) .

وفي حكم آخر رتبت على الأصل الذي تأخذ به من أن المرسل إليه طرف ذو شأن في سند الشحن أنه لا يحتج عليه بالشروط التي يتضمنها السند - سواء كانت عادية أو استثنائية - إلا إذا ثبت ارتباط الشاحن بسند الشحن وقبوله ما احتواه من شروط أما صراحة بتوقيعه على السند أو ضمنا كما يستفاد من الظروف والملابسات ، ذلك أن عقد النقل البحري لا يعدو أن يكون عقدا رضائيا يتعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن على أن يتولى أحدهما نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول ، ومن ثم فإن المعول عليه في انعقاد هذا العقد والالتزام بشروطه هو قبول الشاحن الذي يبدأ به ارتباط المرسل إليه بسند الشحن ويتكافأ مركزه حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل ومركز الشاحن منذ ارتباط الأخير به .

(الطعن ٢٠٣ لسنة ٤٢ ق ٢٦ يونيو ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١٥٥٣) .

- . . . ومقتضى ذلك أن يلتزم المرسل إليه بشروط التحكيم الوارد في نسخة سند الشحن المرسل إليه باعتباره في حكم الأصيل فيه ، ومن ثم فلا يعتبر الشاحن نائباً عنه في سند الشحن حتى يتطلب الأمر وكالة خاصة أو حتى يقال أن الشاحن قد تصرف في شأن من شئون المرسل إليه وهو لا يملك حق التصرف فيه .

(نقض طعن ١٣٥ لسنة ٣٣ ق ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة النقض عدد ١٨ ص ٣٠٠ ، والحكم يستبعد فكرة النيابة .

، وأنه وقد اعتبرت الطاعة (المرسل إليها) طرفا ذا شأن في سند الشحن فإن العلاقة بينها وبين الشركة المطعون ضدها (الناقلة) يحكمها

سند الشحن وحده ، وهذا السند هو الذى يحدد التزام الشركة المطعون ضدها وفى الحدود التى رسمها ذلك السند وهى حدود لا تترتب عليه إلا المسؤولية العقدية ، وليس للطاعنة أن تلجأ الى المسؤولية التقصيرية إذ أساسها الاخلال بالتزام فرضه القانون ، والالتزام فى خصوصية النزاع لا مصدر له لا سند الشحن ما دامت الطعنة لم تدع أن العجز نتج عن إقتراف المطعون ضدها لفعل يحرمه القانون .

«نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض عدد ١٦ ص ٢٢١» .
حيث استبعد الحكم فكرة النيابة كذلك .

وقد حكمت محكمة النقض فى ذلك بقولها :

«لما كان عقد النقل البحرى عقدا رضائيا ينعقد بإرادتى الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها للمرسل اليه فى ميناء الوصول ولا تعدو الكتابة (التى أوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرى) أن تكون شرطا لاثباته وليست شرطا لانعقاده أو صحته كما لا يلزم لانعقاد العقد إثبات الإيجاب والقبول فى محرر واحد وإنما تكفى المكاتبات والقرارات الصادرة من الطرفين ، وإذا كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتها إلى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند الشحن ، فإن ذلك يكفى لثبوت قيام عقد النقل البحرى بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحرى والتى يتعين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه - بعد أن انتهى إلى قيام عقد نقل بحرئى بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استلزم للفصل فى الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة فى المحرر الذى أعده الطرفان فإنه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون ... »^(١).

نقض طعن ٧٣٩ لسنة ٤٩ ق جلسة ٢٨ نوفمبر ١٩٨٣ .

(١) وحكم بأنه ليس هناك ما يمنع فى تحرير العقود ومن ضمنها عقد - تأجير السفينة - من كتابتها على ورق من أوراق أحد المتعاقدين سواء كان تحريرها فى مصر أو فى الخارج . ولا تهم مسألة جودة الورق أو عدم وجود اثر لى العقد ، أو التوقيع عليه بحبر جاف ، كما أن إثبات تاريخ العقد المذكور والتصديق على الإضاءات التى به أمران لم يوجبهما القانون : استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١
المجموعة الرسمية لسنة الستون عددا ص ٦٩ .

المبحث الثانى الرضا وإثباته (سند الشحن)

٤٥٥ - وقد حكمت محكمة النقض ، وذا كانت الطاعنة لم تنازع فى انعقاد عقد النقل البحرى رغم عدم التوقيع على سند الشحن ، فإن الحكم فيه إذا استخلص - فى حدود سلطته الموضوعية - قبول الشاحن الضمنى للشروط التى تضمنها سند الشحن - سواء كانت شروطا عادية أو استثنائية - من قيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ واستخلص علم

= - وقد عرضت محكمة النقض للمصرية لهذه المسألة كذلك ، فقالت :

« عقد النقل البحرى ليس من العقود الشكلية فلا يطل إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التى لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة . وإذ تنص المادة ٩٠ من القانون البحرى على أن مشاركة إيجار السفينة - وتسمى سند الإيجار - يلزم أن تكون محررة بالكتابة فإن قصد الشارع من اشتراط الكتابة فى هذا النص هو بيان الدليل الذى يقبل فى إثبات مشاركة إيجار السفينة حتى تكون كغيرها من عقود النقل البحرى التى تخضع لشرط الإثبات بالكتابة استثناء من قاعدة «جواز الإثبات بالبينة فى المسائل التجارية» .

« ومؤدى نص المادة ١/٢٩٩ و ٢ من القانون المدنى أن الرسائل والبرقيات لها قيمة الورقة العرفية فى الإثبات متى كانت هذه الرسائل وأصل تلك البرقيات موقعا عليها من مرسلها . وقد قصد المشرع بهذا النص - على ما افصح عنه فى المذكرة الإيضاحية - أن يستجيب ، لحاجة التعامل بالرسائل والبرقيات وبوجه خاص فى المسائل التجارية فأدرجها بين طرق الإثبات بالكتابة وجعل لها حجية الورقة العرفية للتسوية بينها فى الحكم .

« ولا يلزم لانعقاد العقد إثبات الإيجاب والقبول فى محرر واحد . فإذا كان الحكم قد اعتمد فى إثبات مشاركة إيجار السفينة على تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين وما استخلصه من أن الإيجاب قد صانده قبول فإن الحكم لا يكون مخالف لقانون إذ قضى بثبوت مشاركة الإيجار » (نقض مدنى ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ٧١) .

وقالت ... وحيث هذا النعى سديد ، نك أنه لما كان عقد النقل البحرى عقدا رضائيا يتفق بتلاقى ارادتي الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول ولا تعدو للكتابة التى أوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرى أن تكون شرطا لإثباته وليست شرطا لانعقاده أو صحته كما لا يلزم لانعقاد العقد إثبات الإيجاب والقبول فى محرر واحد وإنما تكفى المكاتبات والقرارات الصادرة من الطرفين وإذا كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتها إلى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند لشحن ، فإن ذلك يكفى لثبوت قيام عقد النقل البحرى بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحرى واتى يمين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه بعد أن انتهى إلى قيام عقد نقل بحرى بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استأنز للفصل فى الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة فى المحرر الذى أعده الطرفان فإن يكون قد أخطأ تطبيق القانون وقد حجب هذا الخطأ عن تطبيق أحكام قانون التجارة البحرى على رافع الدعوى وما قدم فيها من مستندات . =

وقبول المرسى إليها بشروط سند الشحن المشار إليها بما فى ذلك شرط التحكيم (وهو شرط استثنائى) الوارد بمشارطة الإيجار التى أحال إليها سند الشحن - من استناد اليه ومطالبتها بتنفيذه - فإن الحكم يكون قد التزم صحيح القانون .

٤٥٦ - وعقد النقل البحرى (عقد رضائى) إذ ينعقد بمجرد التراضى على موضوعه . فهو ليس عقدا شكليا وهو ليس عقدا عينيا ، صحيح أن تنفيذ التزام الناقل بالنقل لا يتصور إلا إذا سلمت البضاعة إليه ولكن هذا شرط للتنفيذ لا للانعقاد (م ١٩٧ من القانون) كما قدمنا .

٤٥٧ - موضوع العقد : ويرتب العقد التزاما على الشاحن ، بأن يعهد بالبضاعة الى الناقل ليمكنه من نقلها ، وأن يدفع له الأجر المتفق . وينشئ التزاما على الناقل أن يقبل البضاعة المتفق عليها من الشاحن . وأن يقوم بنقلها وتسليمها فى المكان والزمان المتفق عليهما .

٤٥٨ - ضرورة الكتابة فى إثباته :

خرج المشرع البحرى فى إثبات عقد النقل - كما فى كثير غيره من العقود البحرية - على قواعد الإثبات فى المواد التجارية ، واستلزم أن يكون إثبات عقد النقل بالكتابة ، فقد نصت على ذلك المادة ١٩٧ والمواد التى نظمت سند الشحن وبياناته ، وكذلك المذكرة الايضاحية للقانون .

= طعن ٧٣٩ لسنة ق فى ٢٨ نوفمبر ١٩٨٣ .

وقد سبق للقضاء المختلط أن حكم أن إيجار السفينة عقد رضائى وإنما لا يثبت إلا الكتابة أو بالإقرار أو اليمين سواء كان للسفينة بأكملها أو واردا على جزء منها .

استئناف مختلط ١٠ نوفمبر ١٩٢٠ بلتان ٣١ ص ١٠

(١) وقد حكمت محكمة النقض المصرية فى عدة أحكام لها فى سنة ١٩٦٥ وسنة ١٩٦٧ أن قانون التجارة البحرى يجعل المرسى اليه طرفا ذا شأن فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حين يطلب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن . وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به ولكنها لن تعرض لخصوص ما إذا كان للمرسى اليه أن يتخلص من شرط وارد بالنسبة ، بل كان موضوع النزاع هو محاولته للتخلص من شروط ورت بمشارطة الإيجار التى أحال إليها سند الشحن ، فقضت بالإلزام المرسى إليه به (نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة للنقض السنة ١٦ ص ٢٢١ ، ١٧ يونيو ١٩٦٥ ذات المجموعة ص ٧٧٨ ، فبراير ١٩٦٧ نفس المرجع السنة ١٨ ص ٣٠٠ .

وستعود إلى هذه الأحكام فيما بعد مرة أخرى .

ولكن لأن هذا العقد رضائي والمحرر غير مطلوب للانعاقد يجوز إثباته بإقرار المدعى عليه سواء كان شفويا أو تضمنته محررات أخرى كخطابات، أو بمبدأ ثبوت بالكتابة، أو بدىء في تنفيذ العقد إذا تضمن هذا التنفيذ إقرارا. وتتحدد حجية هذا الاقرار بحدوده فلا تشمل شرطا لم يرد في الاقرار.

٤٥٩ - التنفيذ كوسيلة لإثبات العقد :

إذا لم يحرر سند شحن، ومع ذلك تسلم الناقل البضاعة وقام بنقلها فعلا، أمكن أن يقوم إثبات هذه الواقعة مقام إثبات عقد النقل، أى أن إثبات استلام الناقل البضاعة قد يؤدي إلى إثبات أنه تسلمها بمقتضى عقد نقل ضمنى بينه وبين الشاحن، وهذا جائز ما دام النقل البحري عقدا رضائيا، وإنما يلاحظ أن اثبات العقد بهذه الطريقة غير المباشرة لا يعنى إثبات شروط مخالفة للقواعد العامة، بل يثبت العقد بحيث تحكمه تماما نصوص (القانون البحري) التي تنطبق ما لم يتفق على خلاف بعض أحكامها. والإثبات هنا ينصب على واقعة مادية فتقبل فيه كافة الطرق.

المبحث الثالث

سند الشحن وبياناته

المطلب الأول

سند الشحن

Bill of Lading, Connaissance

٤٦٠ - سند الشحن :

الوسيلة المعتادة لإثبات عقد النقل البحري هي الورقة التي يوقعها الناقل أو مندوبه بتلقيه البضاعة لنقلها وتعهده بتسليمها في ميناء الوصول ويثبت عادة العقد. وهي تؤدي وظائف تجعل لها خاصية متميزة :

(١) فهي تثبت عقد النقل، (٢) وهي تثبت استلام الناقل أو ربانه للبضاعة، (٣) وتثبت عادة شحن البضاعة على سفينة معينة، (٤) وهي

تمثل حيابة البضاعة بحيث أن حائزها الشرعى يجوز البضاعة ، وذلك
فهى تستخدم كأداة هامة لتنفيذ البيع البحرى والاعتمادات المستندية ،
ويكون الربان حائزا البضاعة حيابة مادية ولكن حائزها القانونى هى
الحامل الشرعى لسند الشحن ، وتظل له هذه الحيابة القانونية حتى يسلمها
الربان وحتى تخرج من حيازته ، ويقال عندئذ إن سند الشحن قد أدى
مهمته accompli .

المطلب الثانى بياناته

٤٦١ - بيانات سند الشحن :

يقدم الشاحن كتابه البيانات المتعلقة بالبضائع وذلك عند تسليمها
للناقل (م ٢٠٥) . والبيانات التى أوجب القانون ذكرها فى السند هى
(م ٢٠٠ وما بعدها من القانون) على وجه الخصوص :
١ - (أ) اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل
منهم^(١) .

ب) صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الاخص طبيعتها
وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة
عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة
فيها . (هذه البيانات يقدمها الشاحن كتابة قبل الشحن) .

ج) اسم السفينة إذا صدر السند وقت اجراء الشحن أو بعد
اجرائه .

د) اسم الربان .

هـ) ميناء الشحن وميناء التفريغ^(١) .

(١) لعل ذكر اسم المرسل إليه هو الذى يجعله - فى نظر القضاء وبعض الفقه - طرفا
فى عقد النقل ثلاثى الاطراف ، وإن كان فى بعض الاحيان يعتبر غريبا عنه يعامله المشرع
معاملة خاصة كما لو كان غريبا عنه جديرا بحماية خاصة - سفلها - لاعتبارات التجارة
الدولية .

ويوقع الناقل أو من ينوب عنه، على النسخة المسلمة للشاحن، بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقامها. وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعى (م ٢٠٢) الحق فى تسلم البضاعة والتصرف فيها، وتوقيعه لازم وهو يعطى السند قيمته قانونا لأنه المتعهد بتسليم البضاعة فى ميناء الوصول أما الشاحن فلا يلزم توقيعه، ولا يؤثر ذلك فى وظائف سند الشحن.

ولا يؤثر ذلك فى اعتبار المرسل إليه كطرف فى عقد النقل، لأن القضاء المصرى يرى للمرسل إليه طرفا منضمما إلى عقد النقل يلتزم به ويتكافأ مركزه ومركز الشاحن متى رغب فى ذلك، بأن طالب بالبضاعة.

٢- عدد نسخ سند الشحن، وعلى الأقل نسختان، تسلم أحدهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل وينكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها (م ١/٢٠٢ و ٣).

٣- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره، لأن مكان الإصدار له أهميته فى تعيين القانون واجب التطبيق على عقد النقل، وتاريخه له أهميته فى الاعتماد المستندى، وفى تحديد تاريخ الوصول.

٤- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، لكى يحتج بها على المرسل إليه متى طالب بالبضاعة. (م ٢١٩).

٥- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية. وإلا تعذر الاحتجاج بذلك على المرسل إليه (م ٢١٦، ٢٤١/ب) إذا لم يذكر ذلك فى السند.

٤٦٢ - ونلاحظ على هذه النصوص:

- أنه يكفى أن ينكر السند وزن الطرود أو حجمها، فيقضى نكر أحد البيانين عن الآخر.

(١) نكر ميناء الشحن له أهمية خاصة فى البيع البحرى الوارد على البضاعة من حيث بيان مصدرها، وتبدو له أهميته فى نظر المرسل إليه حيث يبدأ فى حساب تاريخ الوصول تقريبا.

- وأن حالة البضاعة الظاهرة لا تقبل أى تحفظ لأنها ظاهرة ، بعكس حالة البضاعة الداخلية إذ لاصفة للريان فى فحصها ولا فى نكرها .
- وأن هذه البيانات ليست على سبيل الحصر فيمكن أن يضاف إليها ، وهو ما يستفاد من عبارة «على وجه الخصوص» .

- وأن كل بيان منها مقصود به إثبات واقعة أو حالة معينة ، فإذا نقص منها بيان فلا يبطل السند ، وإنما يعجز عن أداء دوره فى الإثبات بالنسبة لما يثبتته هذا البيان بالذات .

- وأن العلامات الموضوعة على البضاعة إذا لم تكن كافية لتعيينها أو لم تكن بحيث تمكن قراءتها حتى نهاية الرحلة فهذا خطأ من الشاحن يتعبه فى الإثبات إذا زالت هذه البيانات أثناء الرحلة ، فيصبح عليه عند الوصول إثبات ذاتية بضاعته ؛ ما لم يكن زوالها بفعل من الناقل أو تابعيه .

- أن النص لم يوجب توقيع الشاحن ، وبذلك لا يجوز كبدا عام أن يتمسك الناقل بشروط غير واردة بالسند أو غير واردة فى الشروط العامة للنقل إلا إذا أثبت أن الشاحن كان يعلمها أو أنها ارتقت إلى مرتبة العادة الاتفاقية .

٤٦٣ - تقول المذكرة الإيضاحية :

- وجاءت المادة ٢٠٠ بتعداد البيانات التى تذكر فى سند الشحن ، وهو تعداد ورد على سبيل المثال لا الحصر . ولا يترتب على أهمال ذكر بعض البيانات البطلان ، وإنما لا يستطيع السند بداهة أن يقوم بدوره فى الإثبات إلا فى نطاق البيانات التى يتضمنها ، كما لا يستطيع أن يقوم بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضاعة أثناء وجودها فى الطريق إلا إذا كانت البيانات الخاصة بها كاملة . ومن بين البيانات التى نكرها النص «العلامات المميزة» الموضوعة على البضاعة . ونظرا لأهمية هذه العلامات فى التعرف على البضاعة عند الوصول ، وجهت المادة ٢٠١ النظر إلى ضرورة كفايتها ووضوحها ووضعها بكيفية تضمن بقاءها مقروءة حتى نهاية الرحلة .

- ونكرت المادة ٢٠٢ أن السند يحزر من نسختين ، تسلم احدهما إلى الشاحن ، وتبقى الأخرى لدى الناقل ، ويتفق هذا العدد وما يجرى عليه العمل فعلا . ويوقع الناقل - أو الربان بوصفه نائباً عنه - النسخة التي تسلم إلى الشاحن . وللتوقيع في هذا المجال معنى خاص يساير الأساليب العلمية الحديثة المستعملة في التوقيع . والنسخة الممهورة بالتوقيع هي وحدها القابلة للتداول وهي التي تعطى حاملها الشرعى الحق في تسلم البضاعة . ويجوز أن يحزر منها عدة نسخ ، فإذا سلم النقل البضاعة بناء على احدها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة إليه .

٤٦٤ - وهكذا يتبين لنا أن بيانات سند الشحن تنقسم أقساماً عدة تبعاً لما يقدمه الشاحن ، ولأهميتها :

١) بيانات متعلقة بالبضاعة ، وهي «صفات البضاعة كما دونها الشاحن (م ٢٠٠ ، ٢٠٥) بالكتابة (م ٢٠٥) وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوع عليها . وتضيف المادة ٢٠١ أنه يجب أن تكون العلامات الموضوعية على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة» .

فهذه البيانات تدرج في السند كما دونها الشاحن بالكتابة ، ويسأل عن كل خطأ فيها لأنه يكون من فعله .

ب) حالة البضاعة الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعية فيها . وهذه لا تستنتج - مما يقدمه الشاحن - بل أن الناقل هو الذي يدونها تحت مسئولية لأنها ظاهرة له ومعروفة .

البيانات الكاذبة عن البضائع المسلمة للناقل :

٤٦٥ - قدمنا أن الشاحن هو الذى يقدم كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسليمها إلى الناقل (م ١/٢٠٤) ، وإذا كانت خطرة فعلية أن يخطر الناقل بذلك (م ٢/٢٠٤) ، ويكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضائع ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٥) ، إذ يظل مسؤولاً مع ذلك أمام الناقل .

على أن هناك جزء آخر قاسيا عليه إذا تعمد ذكر بيانات غير صحيحة، فى سند الشحن، عن طبيعة البضائع أو قيمتها، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات (م ٢٣٠)، ومن المقرر أن هذا الجزء ينطبق ولو لم تكن هناك علاقة سببية بين كذب الشاحن والضرر الذى أصاب البضاعة. وهذا بسبب عموم النص. فكأنه عقوبة مدنية للشاحن تنفعه إلى الصديق فى بياناته، ايا كان الباعث على كذبه، مثلا إذا كان يهدف إلى جذاع الناقل حتى يدفع اجرة أقل أو إلى خداع الجمرک.

ويترتب على كذب بيانات الشاحن التى تدرج فى سند الشحن متعلقة بطبيعة البضاعة أو قيمتها (م ٢٣٠) أنه: للناقل متى أثبت ذلك أن لا يعرض الشاحن عما يصيب البضاعة بأى تعويض، وإذا كان قد دفع تعويضا له أن يسترده منه.

وبمقابلة نص المادة ٢٠٦ الذى يجعل الشاحن مسئولا عن صحة البيانات التى قدمها عن طبيعة وقيمة البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير، ونص المادة ٢٣٠ الذى يجعل الشاحن مسئولا إذا تعمد ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها بحيث لا يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت عدم صحة البيانات نجد أن نص المادة ٢٠٦ عام ونص المادة ٢٣٠ خاص بذكر البيانات فى سند الشحن وأنها متعلات بطبيعة البضاعة أو قيمتها وأنه يفترض هلاكها أو تلفها، أما النص الأول فيشمل كل ما يترتب على عدم صحة البيانات من ضرر.

ونص المادة ٢٠٦ به إضافة غير موجودة فى المادة ٢٣٠، وهى عبارة «ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير»، وكنا نود أن ترد هذه الاضافة كذلك فى المادة ٢٣٠ أى أن يرد قيد على النظام مسئولية الناقل، فيجعل الناقل غير مسئول أمام الشاحن وحده. أما أمام حامل السند فيظل مسئولا، حفاظا على الثقة فى سند الشحن الذى يستخدم فى عمليات بيع البضاعة والاعتماد المستندى ورهنها.

وقد يشترط الناقل على الشاحن أنه إذا قدم بياناً عن البضاعة بقصد دفع أجرة لنقلها أقل فإنه يدفع الأجرة مضاعفة إذا اكتشف كذبه . وهذا الشرط صحيح إذ يعتبر شرطاً جزائياً ، لا يخالف أحكام المسؤولية الواردة فى القانون ، ويستوى أن يكون الشاحن حسن النية أو سيئها . وينطبق الشرط على المرسل إليه حسن النية كذلك . (باريس ٥ مايو ١٩٥٧ AD.M.F. ص ٣٩٧) .

٤٦٦ - تقول المذكرة الايضاحية :

- وإقامت المادة ٢٠٦ الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات . ويسأل فى ذلك عدم الاخطار عن خطورة البضاعة وأعمال وضع بيانات عليها للتحذير من خطورتها . وقد يظن الشاحن أنه يفلت من هذه المسؤولية بالنزول عن سند الشحن للغير ، ولكن النص خيب ظنه فابقاه مسئولاً ، لأنه الذى ارتكب الوزر فكان حقا عليه أن يتحمل مسئوليته .

وجاءت المادة ٢٠٧ لتقضى على ضرب من الغش استشرى فى العمل ، وصورته أن يتفق الشاحن والناقل على اصدار سند شحن « نظيف » أى خال من كل تحفظ بشأن البضاعة تعهد الشاحن بتعويض الناقل عما يتحملة بسبب ذلك من ضرر . وكثيراً ما يقدم الشاحن خطاب ضمان لتغطية هذا التعهد . حقيقة أن الدافع على هذا العمل يكون فى بعض الفروض بريئاً ، كما إذا أراد الشاحن اجتناب إعادة عد البضاعة أو وزنها أو قياس حجمها لضيق الوقت أو لضخامتها أو لملافاة نفقاتها فكها ثم إعادة حزمها أو لتعذر اجراء شىء من ذلك لعدم وجود الوسائل الكافية فى الميناء ، غير أن الغالب الأعم أن يكون الهدف خبيثاً بغية تضليل الغير كالمؤمن أو المشتري المرسل اليه . ولهذا جرد النص مثل هذا الاتفاق من الفاعلية تجاه الغير حسن النية الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة ، وسواء فى ذلك أكان الشاحن أو الناقل حسن النية أم سىء النية . وقرر النص أن من الخير أن يفيد المرسل اليه - إذا كان حسن النية - من هذه الحماية فاعتبره من الغير فى حكمه ليقطع دابر كل شك حول هذه الصفة . والمفروض بداهة أن البضاعة مرسله الى شخص غير

الشاحن . فاذا أرسل الشاحن البضاعة الى نفسه فكان شاحنا ومرسلا اليه فى نفس الوقت ، فلا تشمل الحماية التى يقررها النص .

- ولم يقف المشروع عند مجرد تقرير مسؤولية الشاحن عن الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى يقدمها عن البضاعة ، انما اضاف فى المادة ٢٠٨ حلا وقائيا وهو تخير الربان - بوصفه نائباً عن الناقل - بين اخراج البضاعة من السفينة أو قبول نقلها مقابل اجرة المثل . واذا لم يتبين الربان وجود البضاعة الا اثناء السفر ، جاز له ان يأمر بالقائها فى البحر اذا كان وجودها يهدد السفينة أو البضائع الأخرى أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعا قانونا .

وخصت المادة ٢٠٩ البضائع الخطرة بالذكر فأجازت للناقل - اذا وضعت فى السفينة دون علمه - أن يخرجها فى كل وقت أو أن يتلفها أو أن يبقياها فى السفينة مع ازالة خطورتها دون أية مسؤولية عليه . أما إذا كان يعلم بطبيعة البضاعة عند شحنها فلا يجوز له بعد ذلك أن يخرجها من السفينة الا اذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة . ولا مسؤولية على الناقل فى هذا الفرض بدوره الا ما تعلق بالخسارات المشتركة ان كان لها محل .

٤٦٧ - البضائع التى تشحن خارج العقد أو المشحونة ببيانات غير صحيحة :

إذا وضع الشاحن ، بأى طريق كان - بضاعة خارج العقد فى السفينة ، واكتشفها الربان ، فان هذا الاكتشاف قد يكون قبل رحيل السفينة وقد يكون بعده .

- فاذا وجد الربان فى السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة فى سندات الشحن ، أو فى ايصال تسليم البضائع أى لم يتسلمها الربان لشحنها ولكنها شحنت خلسة ، أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له أحد امرين : فإما أن يخرجها من السفينة فى مكان الشحن ، وإما أن ينقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور ، مع التعويض فى الحالتين ان كان هناك ضرر أصابه (م ١/٢٠٨) .

- وإذا تبين وجود البضائع المذكورة فى الفقرة السابقة اثناء السفر ،
جاز له أحد أمور أربعة :
- للربان أن يأمر بالغائها فى البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار
بالسفينة أو بالبضائع المشحون فيها .
أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها
أو كان بيعها أو تصويرها ممنوعا (م ٢/٢٠٨) .
- وفى غير هذه الحالات لا يجوز له الأمر بالقائها فى البحر ، بل
أن عليه أن ينقلها ويحصل على أجرة نقلها مع التعويض إن كان له محل .
- وطبيعى أن لا يكون قد صدر سند شحن بهذه البضاعة أو صدر
سند شحن ولكن البضاعة غير مذكورة فيه فتكون خارجة عن سند الشحن
الذى صدر ، أو يكون قد صدر شحن عن البضاعة بأوصاف غير صحيحة .
ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن
عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ، ولو نزل عن سند الشحن
الى الغير (م ٢٠٦ و ٢/٢٠٥) .

البضائع الخطرة أو القابلة للالتهاب أو الانفجار :

٤٦٨ - إذا كانت البضاعة خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ،
وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك ، أى بطبيعة البضاعة ، ويجب
عليه أن يضع بيانا على البضاعة التحذير من خطورتها ، وبيانا بكيفية
الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا (م ٢/٢٠٥) .
وإذا وضع الشاحن فى السفينة (أى إذا قدم للشحن) بضائع خطيرة
أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ، جاز للناقل فى كل وقت اخراجها من
السفينة ، أو إتلافها أو إزالة خطورتها ، إذا أثبت أنه ما كان ليرضى
بشحنها فى السفينة لو علم بطبيعتها .
ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التى تنشأ عن وضع هذه
البضائع فى السفينة ، ولا تخضع هذه المسئولية لأى تحديد كالتى تخضع
له مسئولية الناقل .
والصورة أن يقدم الشاحن للشحن صناديق بها موازن هذا القليل
دون أن يبين للناقل طبيعة محتواها ودون أن يكتب عليها هذه الطبيعة
الخطرة (م ١/٢٠٩ ، ٢/٢٠٥) .

فإذا كان الناقل يعلم بطبيعة البضاعة ، أيا كانت وسيلة هذا العلم ، وأذن بشحنها ، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها ، لأن المفروض أنه اتخذ احتياطاته لها . إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة .

ومع ذلك لا يتحمل الناقل أى مسؤولية إلا ما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء (م ٢/٢٠٩) .

المطلب الثالث

Réserves سند الشحن

٤٦٩ - نطاقها : إذا أراد الناقل أن لا يكون لسند الشحن أمام الغير حجية وأن يحتفظ بحقه فى إثبات خلاف ما ورد به من بيانات ، يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمه البضائع إلى الناقل ، فإنه يدون تحفظاته عليها عند إدراجها فى السند .

ولكنه لا يستطيع أن يحتفظ بالنسبة للبيانات الأخرى التى يدونها الناقل من تلقاء نفسه كتعيين السفينة وواقعة الشحن وتاريخه وحالة البضاعة الظاهرة ، هى تظل لها حجيته على الناقل ولا يستطيع إثبات ما يخالفها ، وهذه يسأل عنها الناقل لا الشاحن ، لقول المادة ٢٠٥ يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عن تسليمها إلى الناقل ، والمادة ٢٠٠ ب/ إذ تشير إلى صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، والمادة ٢٩٠ التى تقول يعد سند الشحن حجة فى أثبات البيانات التى يشتمل عليها ، ولا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات ويجوز ذلك للغير .

والنص الخاص بالتحفظات يقول (يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل . وتفيد هذه البيانات فى سند الشحن ، وللناقل ابداء تحفظات على قيدها ان كان لديه اسباب جديه للشك فى صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها ، وتذكر اسباب التحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن) .

شروط صحة التحفظ:

٤٧٠ - يلزم لصحة أى ترتيب أنره الذى ستراه فيما بعد شرطان:

١ - أن يذكر أسباب التحفظ.

٢ - وأن يرد قيد البيان المتعلق بالبضائع فى سند الشحن.

فالتحفظ العام أو الدارج لا يصح، فلا يصح أن يرد بصيغة عامة تصلح لكل بضاعة^(١)، وإنما يجب أن يكون محددا، كذلك لا يصح التحفظ الموضوع بخاتم الشركة الناقلة. بل يجب أن يكون خاصا ومتعلقا بذات البضاعة.

كما يجب أن يدون التحفظ فى سند الشحن لكى ينفذ على الغير، كحامل السند المستفيد الشرعى منه، والبنوك فى عمليات الاعتماد المستندى، إذ لما كان السند هو أداة التعامل على البضاعة فقد وجب أن يحيط المتعاملين به بحقيقة البضاعة المذكورة فيه، وكالمؤمن^(٢).

ولا يغنى عن ظهور التحفظ فى سند الشحن أن يقبله الشاحن أو وكيله عند الشحن^(٣).

وإذا أراد الناقل قيد التحفظ بعد تمام الشحن كان من حق الشاحن أن يحصل على أمر من قاضى الامور الوقتية بتأجيل رحيل السفينة حتى يتحقق الخبر الذى عينه من أن هذا التحفظ وضعه الربان أثناء عمليات الشحن وليس بعدها، دون أن نملك المحكمة الزام الناقل بإعطاء الشاحن سندا خاليا من التحفظ^(٤).

(١) نقض فرنسى ٢٩ يناير ١٩٨٠ بحرى فرنسى ١٩٨١ ص ٢٦٧ تعليق كارد و منشور كذلك فى J.C.P. ١٩٨٠ - ٢ - ١٩٨٨ تعليق روبيير: يوننايفيس وروبيير سنة ١٩٨٦ رقم ٣٢٩.

(٢) استئناف باريس ١١ مارس ١٩٦٦ المجلة الفصلية ١٩٦٧ ص ٤٢٧ رقم ٤٤، حيث كان التحفظ مودنا فقط فى خطاب موقع الربان ووكيل الحمولة عند الشحن.

(٣) نقض ١٣ نوفمبر ١٩٨٥ بحرى فرنسى ١٩٨٧ ص ٦٤٢ وتعليق.

(٤) حكم أنه متى تقرر وجود ضرر بسيط يتعرض له الشاحن من قيد تحفظات يوننها الربان بغير حضوره، فإن محكمة الاستئناف، كمحكمة للامور المستعجلة - تستطيع دون أن تجاوز سلطتها - أن تفرض على الربان - ليس تسليم سند شحن نظيف أى بدون تحفظات - ولكن الانتظار فى الميناء حتى ينتهى الخبر المعين من التحقق مما إذا كان للناقل من الحق فى وضع هذه التحفظات التى كان له وصفها فى سند أثناء الشحن نقض تجارى ١٢ نوفمبر ١٩٨٥ D.M.F. ١٩٨٦ ص ٦٣٦ تطبيق الكار.

وكانت الواقعة أن الربان اعطى لـ mate's receipt نظيفا أى خاليا من التحفظات طيلة عملية الشحن، وأراد بعد ذلك إعطاء سند الشحن به تحفظات، ونازعه الشاحن فى ذلك بحجة أن البضاعة لم يرد عليها أثناء الشحن أى تحفظ، فقضت المحكمة بتعيين خبر للتحقيق من حالة البضاعة، والزمّت الناقل بالانتظار فى الميناء حتى ينتهى الخبر من مهمته.

٤٧١ - آثار وجود تحفظ صحيح :

- إذا وجد فى سند الشحن تحفظ صحيح فإن ذلك يقلب عبء الإثبات أى يجيز إثبات خلاف ماورد بسند الشحن ، فبدلاً من محاولة الناقل اثبات ذلك يكون على من يتلقى البضاعة أن يثبت هو صحة ماورد من بيان فى بسند الشحن .

- أما اذا لم يرد بالسند تحفظ صحيح ، وجبت التفرقة بين فرصتين : فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة بين الغير .

١ - بعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه . وإذا تضمن السند أن البضاعة شحنت عد دليلاً على شحن البضاعة فى السفينة أو فى السفن المعينة فى التاريخ المذكور فيه . كما يعد سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها .

فلا يترتب على تخلف أى تحفظ ، أو على وجود تحفظ غير مسبب ، نقل لعبء الإثبات الى الشاحن . ولكن يجوز للناقل هدم القرينة المستفادة من بيانات السند على أن البضائع سلمت إليه مطابقة لما ورد بالسند ، (نقض ٢٢ يناير ١٩٨٣ بحرى فرنسى ١٩٨٣ ص ٦٦٠) . بأن يثبت الناقل خلاف ذلك ، أو بأن التحفظ على البيان الذى بالسند صحيح .

٢ - ويجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات أيا كانت . ولا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات . ويجوز ذلك للغير أيا كان ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى هذا الحكم إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢١٠) .

٣ - فى علاقة الناقل وحامل السند ، عدم وجود أى تحفظ حول الحالة الظاهرة للبضاعة بما فيها حالة الأودعة الموضوعة فيها فإن عبارة النص (م ٢٠١) تقول أنه لا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات . بعبارة الحظر « لا يجوز » تمنع الناقل من إثبات ما يخالف بيانات السند ، أيا كانت ، خلافاً للمستقر فى العمل من جواز ذلك للناقل ومن أن النص يضع

قرينة على صدق بيانات الناقل ولكنها قرية بسيطة لأن الفراش القطعة لا تكون إلا بنص ، ومن أن القضاء عموما كان يتساهل فى قبول الدليل الذى يهدم به الناقل هذه القرنية .

ولذلك فإنه إذا بَيَّن السند ، أن حالة البضاعة الظاهرة طيبة وسليمة كان الناقل ملزما بتعويض الغير حامل السند عما أصابه ، دون أن يمكن للناقل إثبات ما يخالف بيان السند وأنها شحنت معيبة .
السبب فى ضرورة بيان التحفظ فى السند لكى يكون حجة على الغير حامل السند هو حماية التجارة الدولية ، لكى يعلم مشتري البضائع أو البنك الذى ارتهنها أو المؤمن عليها حقيقتها^(١) .

٤٧٢ - تقو المذكرة الايضاحية :

« وأقامت المادة ٢٠٦ الشاحن مسئول قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات . ويدخل فى ذلك عدم الأخطار عن خطورة البضاعة والأعمال وضع بيانات عليها التحذير من خطورتها . وقد يظل الشاحن أنه يقلت من هذه المسؤولية بالنزول عن سند الشحن للغير ، ولكن النص غيب ظنه فابقاه مسئولا ، لأنه هو الذى ارتكب الوزر فكان حقا عليه أن يتحمل مسئوليته » .

١٤٥ - وافتتحت المادة ٢٠٥ التزامات الشاحن ، فأوجبت عليه تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابية لقيدتها فى سند الشحن . ويجب أن تكون البيانات صادقة مطابقة لحالة البضاعة وطبيعتها . وللناقل أن يتحقق من ذلك لأنه سيكون مسئولا عن تسليم البضاعة بحالتها المبينة فى سند الشحن . غير أن الناقل قد لا يجد متسعا من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها وطبيعتها وغير ذلك من البيانات التى قدمت اليه ، وقد لا تكون لديه أو لدى الميناء الموجود فيه الوسائل المادية لاجراء هذا الفحص ، ولهذا أجازت له المادة ٢٠٥ عمل « تحفظات » عند قيد البيانات فى سند الشحن .

(١) مونيليه ٣٠ أبريل ١٩٨١ بحرى فرنسى ١٩٨٢ ص ٣٥ تعليق Vinard .

ولما كان الاسراف فى استعمال هذه الرخصة يضعف من حجية سند الشحن ويوحى بالشك فى البضاعة ، فقد أحاطها النص بقيدى هما : وجود أسباب جدية للشك فى صحة البيان ، وذكر أسباب التحفظ فى السند . وينبغى ألا يفسر هذا القيد الأخير باستلزام نكر أسباب التحفظ بأسباب وتفصيل ، إذا قد لا يجد الرىان وقتا لذلك وقد يجد حرجا فى ذكر تفصيلات عن مبررات التحفظ ، فيحسن أن يكتفى القضاء بالاجمال الذى يعطى فكرة واضحة عن جدية التحفظ .

٤٧٣ - خطابات الضمان :

١٤٧ - وجاءت المادة ٢٠٧ لتقضى على ضرب من الغش استشرى فى العمل ، وصورته أن يتفق الشاحن والناقل على إصدار سند شحن «نظيف» أى خال من كل تحفظ بشأن البضاعة مقابل تعهد الشاحن بتعويض الناقل عما يتحملة بسبب ذلك من ضرر . وكثيرا ما يقدم الشاحن خطاب ضمان لتغطية هذا التعهد . حقيقة أن الدافع على هذا العمل قد يكون فى بعض الفروض بريئا ، كما إذا أراد الشاحن اجتنب اعادة عد البضاعة أو وزنها أو قياس حجمها لضيق الوقت أو لضخاماتها أو لملافاة نفقات فكها ثم اعادة حزمها أو لتعذر إجراء شىء من ذلك لعدم وجود الوسائل الكافية فى الميناء ، غير أن الغالب الأعم أن يكون الهدف خبيثا بغية تضليل الغير كالمؤمن أو المشتري المرسل اليه . ولهذا جرد النص مثل هذا الاتفاق من الفاعلية تجاه الغير حسن النية الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة ، وسواء فى ذلك أكان الشاحن أو الناقل حسن النية أم سىء النية . وقرر النص أن من الخير أن يفيد المرسل اليه - إذا كان حسن النية - من هذه الحماية فاعتبره من الغير فى حكمه ليقطع دابر كل شك حول هذه الصفة . والمفروض بداهة أن البضاعة مرسلة الى شخص غير الشاحن . فإذا أرسل الشاحن البضاعة الى نفسه فكان شاحنا ومرسلا اليه فى نفس الوقت ، فلا تشمل الحماية التى يقررها النص .

تقول المادة ٢٠٧ / ١ : «كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التى تنتج عن إصدار سند شحن خال من أى تحفظ على البيانات الواردة به ، لا يحتج به قبل الغير الذى لا يعلم

وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات . وتضيف الفقرة ٢ ، ويعتبر المرسل اليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

ومفهوم النص ضرورة أن يكون من يريد تجاهل خطاب الضمان من الغير حسن النية ، سواء صدر السند ابتداء باسمه أو لأمره أو انتقل اليه السند من المستفيد الأول أو من حامله .

وقد وضع القانون جزاء أقصى على الناقل الذى يدون السند خاليا من التحفظات فى حالة وجوبها فحرمه من تحديد مسؤوليته الواردة بالمادة ٢٣٣ ، فقالت المادة ١/٢٤١ : لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد أحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ، وتضيف الفقرة ٢ : ويفترض اتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى أحداث الضرر فى الحالتين الاتيتين : ... (ب) إذا أصدر سند الشحن خاليا من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الأضرار بالغير حسن النية^(١) .

(راجع ما تقدم خاصا بمسئولية مقاول التفريغ عندما ترفع الدعوى مباشرة من المرسل إليه إذ يكون له أن يتمسك بالمادة ٢٣٣ الخاصة بتحديد مسئولية الناقل) .

ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٦ من القانون) ، كما تقدم .

(١) ولا يجوز للناقل التمسك بخطاب الضمان الذى صور غشا على الشاحن .
نقض ٢٣ فبراير ١٩٨٣ DMF ١٩٨٣ من ٤٩٨ تطبيق ١ Aohard غرفة باريس للتحكيم البحرى
١٠ يونيو ١٩٨٥ DMF ١٩٨٦ من ١٨٧ .
وانظر فى الموضوع :

Tetley (William): Contre lettres d'indemnité of lettre de garantie, D. M. F. 1988 P. 228-355.

نسخ وتوقيع سند الشحن من الناقل أو مندوبه :

٤٧٤ - المقصود بالنسخة أن يكون سند الشحن محررا من عدة صور كل منها موقعا عليها من الناقل أو نائبه وتصلح لأداء المقصود منه واستلام البضاعة عند وصولها . أما الصورة فهي لا تصلح لهذا الغرض ولا تحمل توقيع الناقل ، وقد تكون صورة فوتوغرافية أو منقولة عن الأصل بأي طريق .

وتقول المادة ٢٠٢ : ١ - يحرر سند الشحن من نسختين ، تسلم احدها الى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها انها غير قابلة للزول عنها .

٢ - يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة ميكانيكية أو الكترونية أخرى تقوم مقام الكتابة ، وتعطى هذه النسخة لحامها الشرعى الحق فى تسلم البضائع والتصرف فيها .

٣ - يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت ، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى احداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل .

والمقصود بالحامل الشرعى لسند الشحن الشخص المذكور فى المادة ٢٠٢ الشخص المذكور فى المادة ٢٠٤ التى تقول : يعتبر حاملا شرعيا لسند الشحن الشخص المبين اسمه فيه أو المتنازل اليه ان كان السند اسميا ، وحامله ان كان السند للحامل أو مظهرا على بياض ، والمظهر اليه الأخير ان كان السند للأمر نكروفيه اسم المظهر اليه ، والتى سيأتى شرحها . وهذا الشخص يكون له - بمقتضى السند - حق المطالبة بالبضاعة من الناقل البحرى ، وحق مطالبة شركة التأمين بتعويض هلاكها ان كان مؤمنا عليها وانتقل اليه التأمين ، وحق التصرف فيها أثناء النقل . ويؤدى تسليم البضائع بمقتضى نسخة من النسخ إلى اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل ، ولكن هذا الأثر مقصور عليه ، وهو لا يترتب بالنسبة لغيره كمشتري البضاعة من الحامل الشرعى للنسخ ، فإن هذا

التصرف فيها بمقتضى نسخة من سند الشحن قد يعطى المشتري حقا فى البضائع وقد لا يعطيه على ما سنرى عند التزاحم على البضائع بين حملة نسخ سندا الشحن .

تقول المذكرة الايضاحية :

« ونكرت المادة ٢٠٢ أن السند يحرر من نسختين ، تسلم احدهما الى الشاحن ، وتبقى الأخرى لدى الناقل ، ويتفق هذا العدد وما يجرى عليه العمل فعلا . ويوقع الناقل - أو الربان بوصفه نائباً عنه - النسخة التى تسلم الى الشاحن . وللتوقيع فى هذا المجال معنى خاص يساير الأساليب العلمية الحديثة المستعملة فى التوقيع . والنسخة الممهورة بالتوقيع هى وحدها القابلة للتداول وهى التى تعطى حاملها الشرعى الحق فى تسلم البضاعة . ويجوز أن يحرر منها عدة نسخ ، فإذا سلم الناقل البضاعة بناء على احداها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة اليه . »

المطلب الرابع

حجية سند الشحن فى الإثبات :

٤٧٥ - تقول المادة ٢١٠ :

١ - مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة ٢٠٥ (وهى المادة الخاصة بالتحفظات التى يوردها الناقل على قيد بيانات الشاحن عن البضاعة) يعتبر سند الشحن دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه . وإذا كان سند الشحن مشتملا على البيان المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة من المادة ١٩٦ اعتبر دليلا على شحن البضاعة فى السفينة أو فى السفن المعنية فى البيان وفى التاريخ المذكور فيه . كما يعتبر السند حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير .

٢ - يجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات . أما فى مواجهة الغير حسن النية فلا يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات ، وإنما يجوز ذلك للغير .

٣ - يعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .
وتقضى المادة ٢٢١ أن :

يعتبر ايصال الشحن المشار إليه فى الفقرة الثانية من المادة ١٩٩ دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فى الايصال ما لم يثبت غير ذلك . (من الشاحن أو المرسل اليه أو عليهما) والمقصود الايصال الذى يعطيه الناقل قبل الشحن ولم يتحول بعد إلى سند شحن بأن لم تشحن البضاعة بعد ولم يدون فيه ما يفيد الشحن .
وبذلك تتضمن هذه النصوص حجية الأوراق المشار إليها فيها فى ذاتها ، وحجيتها بين الأطراف أصحاب المصلحة فى النقل .

أما فى ذاتها أى حجتها من حيث الموضوع ، فتقضى المادة ٢١٠ أن سند الشحن الذى يسلم قبل شحن البضاعة يكون حجة « على ما ورد به من بيانات » .

ويلاحظ أن الحجية تشمل كل بيانات السند فلا يجوز إثبات ما يخالف أى بيان منها لا فى مواجهة حامل السند الغير ، ولا فى مواجهة الغير حسن النية عموما .

ومن أحكام محكمة النقض فى هذا الخصوص :

٤٧٦ - « أنه وإن كان اثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزا فى العلاقة بين الناقل والشاحن إلا أنه لا يجوز إزاء من عدهما كالمرسل اليه ، إذ لسند الشحن حجية مطلقة فى الإثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل أن يثبت قبله عكس ما تضمنه ، لما كان ذلك وكان سند الشحن حجة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بالسند ولم يقدم الطاعن الى محكمة الموضوع ما يدل على أنها تحفظت فى سند الشحن بضعف تغليف صناديق الشئ المشحونة فلا يعيب الحكم المطعون فيه التفاته عن دفاع عاطل عن الدليل » .

تقول المذكرة الايضاحية :

- « وتتكم المادة ٢١٠ فى حجية سند الشحن ، فنصت على أن اصدار السند ينهض دليلا بذاته على أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن . وإذا

كان السند «نظيفاً» فالمفروض أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة المبينة فيه وإذا ذكر في السند حصول الشحن على سفينة معينة وفي تاريخ معين، صار السند دليلاً على وقوع الشحن فعلاً على هذه السفينة وفي هذا التاريخ. ولا تقتصر حجية السند على إثبات تسلم البضاعة وشحنها، وإنما يعتبر السند أيضاً حجة في إثبات ما يشتمل عليه من بيانات أخرى، كتعيين ميناء الشحن. أو ميناء التفريغ أو مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول.

والسند حجة في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن وفي العلاقة بين كل منهما والغير. ولكن شتان الفرق بين حجية السند في الفرضين. ففي العلاقة بين الناقل والشاحن ليست للسند إلا حجية نسبية، فيجوز لكل منهما إثبات ما يخالف الدليل المستخلص منه، فيجوز للناقل مثلاً أن يثبت أنه تسلم كمية البضاعة المذكورة في السند أو أن هناك تحفظات سرية بشأن حالتها. كما يجوز للشاحن بدوره أن يثبت عدم صحة البيان الخاص بتعيين ميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول. ويقع هذا الإثبات أو ذلك وفقاً للقواعد العامة.

أما بالنظر إلى الغير، فلا يجوز إثبات ما يخالف السند، ولكن يجوز للغير إثبات ذلك، وهو يؤدي هذا الإثبات بكافة الطرق لأنه لم يكن طرفاً في عقد النقل. فإذا ذكر في سند الشحن أن وزن البضاعة ألف كيلو جراماً مثلاً، فلا يجوز للشاحن أن يثبت في مواجهة الغير - كالمؤمن - أن الكمية أكثر من ذلك طمعاً في الحصول على تعويض أكبر. وعلى العكس من ذلك، يكون من حق المؤمن أن يثبت أنها أقل من ذلك ليدفع تعويضاً أقل. والفكرة التي وراء هذا الحكم هي حماية الظاهر. وغنى عن البيان أن الغير لا يحظى بهذه الحماية إلا إذا حسن النية لا يعلم بعدم صحة البيان المذكور في السند. ومرة أخرى يضاف المشروع حمايته على المرسل إليه فيعتبره من الغير في حكم المادة ٢١٠.

أما إيصال الشحن فهو دليل على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه ما لم يثبت الناقل ما يخالف ذلك (المادة ٢١١) وتسري في هذا الشأن القواعد العامة بشأن الصورية.

سند الشحن الصادر تنفيذاً لعقد الإيجار :

٤٧٦ - يقوم سند الشحن في هذه الحالة بأحد دورين : فقد يقوم بمجرد دور إيصال صادر من الريان باستلام قدر البضاعة على السفينة ، وقد يقوم بهون السند للممثل لحيازة البضاعة التي قد ينوي المستأجر بيعها أثناء النقل أو ينوي تسليمها إلى مشتريها الذي عهد إليه نقلها فإذا انتقل السند إلى الغير حامل السند فهل تنطبق على شروط عقد الإيجار الذي يربط المؤجر والمستأجر أم أن السند - وهو مجرد سند حرفي ومجرد في معنى أن لا يحتج به على حامله إلا بما ورد فيه ، وهو الذي يحكم مركزه .

يجيب القضاء على ذلك بأن المؤجر يظل خاضعاً لأحكام عقد الإيجار ، وأما الغير حامل السند فلا يخضع إلا للسند . ولكن ما الحكم إذا أحال السند إلى هذا الإيجار ؟

لا يقبل القضاء الفرنسي أن تلزم الاحالة الواردة في السند حامله بسبب أن السند حرفي وكاف بذاته^(١) فلا يضاف إليه .

ويقرر القضاء الحديث أن حامل السند المعتبر من الغير لا يحتج عليه بعقد الإيجار^(٢)

وعلى الخصوص إذا تعارضت شروط العقد مع شروط السند كانت الأولوية لشروط السند .

(انظر ما قدمناه في خصوص الاحالة إلى عقد الإيجار) .

٤٧٧ - التعارض بين عقد الإيجار وسند الشحن :

قد تختلف الشروط الواردة في الإيجار عن تلك الواردة بالسند ، وفي هذه الحالة يكون التفصيل كالآتي :

(١) روبيير ج ٢ رقم ٦٩٧ و ٦٩٨

(٢) نقص فرنسي ٤ يونيو ١٩٨٥ بحري فرنسي ١٩٨٦ من ١٠٦ تعليق R.A. باريس ١٣ يناير ١٩٨٨ بحري فرنسي ١٩٨٨ من ٣٩٥ تعليق Richmond : غرفة باريس التجارية ٢٩ مارس ١٩٨٤ بحري فرنسي ١٩٨٥ من ١٥٥ .

وحكم أنه لا يلزم حامل السند من الغير بشروط العقد مادام لم يعلمه وأن الاحالة إلى هذا العقد غير كافية في هذا الخصوص : باريس ١٧ يونيو ١٩٧٧ بحري فرنسي ١٩٧٨ من ١٦٣ تعليق

١ - إذا كان بين الشاحن والمجهز اتفاق على تحديد المحرر الذي يفضل اتباع هذا الاتفاق .

٢ - إذا لم يكن ثمة اتفاق على حل هذا الخلاف ، فهناك رأى يقول بتفضيل السند لأنه لاحق ، ويرى رأى آخر تفضيل المشاركة إذ هي أساسا التي تثبت العقد بخلاف السند الذي يثبت بطبيعته واقعة الشحن . والواقع أن هذه مسألة موضوعية إذ ليس ما يمنع من أن يعدل سند الشحن ببيانات المشاركة .

٣ - هذا الخلاف بين المحررين لا يتصور إلا في العلاقة بين الناقل والشاحن ، أما بالنسبة للمرسل إليه فإن حقوقه تتحدد بسند الشحن وحده لأنه غريب عن العلاقة بين الشاحن والناقل . إلا أن يكون المرسل إليه هو الشاحن أو طرفا في عقد النقل ، وقد نصت محكمة النقض المصرية أن المرسل إليه يعتبر طرفا ذا شأن في سند الشحن مقيدا بما ورد به بوصفه أصيلا فيه ، وأن العلاقة بينه وبين الناقل يحكمها سند الشحن وحده بمعنى أن هذا السند هو الذي يحدد التزام الناقل وفي الحدود التي رسمها ذلك السند ، فليس للناقل التمسك على المرسل إليه بما لا يعتبر منه . وبالمقابلة ليس للمرسل إليه أن يخرج عن حدود ما ورد فيه ، وليس له أن يتمسك بالمسؤولية التقصيرية على الناقل إذ أساس هذه المسؤولية الاخلال بالتزام فرضه القانون فلا يلجأ إليها إذا كان محل النزاع لا مصدر له إلا سند الشحن والمسؤولية التقصيرية تفترض اقتراف فعل يحرمه القانون^(١) .

٤ - ويستثنى من ذلك إحالة سند الشحن الى مشاركة الايجار ، فيثور السؤال إلى أى مدى يلتزم المرسل إليه بالنصوص الواردة بالمشاركة التي أحال إليها سند الشحن . والمعقول هو أن تتحدد التزامات المرسل إليه طبقا لمفهوم الاحالة ، فإن كانت صريحة مفصلة فلا مانع من تحميله الالتزامات الواردة بها ، ولا ضير عليه في ذلك ما دام كان عالما بمضمونها أو كان يجب عليه به وقت تلقيه سند الشحن^(٢) .

(١) نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٢٢١ .

(٢) ٢٥ فبراير ١٩٦٥ و ٧ فبراير ١٩٦٧ سالفى الذكر .

وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية هذا المعنى عندما قررت أن المرسل اليه متى كان أصيلا في سند الشحن يستمد حقوقه منه لا من المشاركة التي يقتصر سلطانها على العلاقة بين المؤجر والمستأجر الشاحن فإن المرسل إليه مع ذلك يتحمل من المشاركة في حدود ما يحيل إليها سند الشحن^(١). كما عرضت محكمة النقض المصرية لحدود قدرة السند على الاحالة الى المشاركة، فقضت أن هذه الاحالة إنما تكون فيما لم يرد بشأنه نص خاص الشحن، فإذا كان شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار قد نص على أن يكون عرض النزاع على هيئة التحكيم بنيويورك يكون في لندن فإن هذا الشرط الأخير هو الذي يجب أعماله دون الشرط الوارد بالمشارطة^(٢).

المطلب الخامس

شكل سند الشحن، وتداوله - الحامل الشرعي :

٤٧٧ - تقضي المادة ٢٠٣ أن :

- ١ - يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل .
- ٢ - يكون الفزول عن سند الشحن الاسمي باتباع قواعد الحوالة المقررة بشأن حوالة الحق .
- ٣ - يكون سند الشحن المحرر للأمر قابلا للتداول بالتظهير ، ويعتبر مجرد توقيع الحامل على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية ، وتسرى على هذا التظهير احكام قانون التجارة .
- ٥ - يجوز النص في سند الشحن على حظر حوالاته أو تداوله .

وتضيف المادة ٢٠٤ بأن :

يعتبر حاملا شرعيا لسند الشحن الشخص المبين اسمه فيه أو

(١) نقض فرنسي ٥ يوليو ١٩٢٢ دور ٢٨ ص ٢٢ تعليق موريو ، ويؤدى ضمنا الى اعتبار الاحالة العامة كالتفويض ما دلت واضحة ، وكانت القضية متعلقة بشرط التحكيم .

(٢) ١٧ يونيو ١٩٦٥ ، مجموعة للنقض لسنة ١٦ ص ٧٧٨ .

المتنازل إليه إن اسماً ، وحامله أن كان السند للحامل أو مظهرها على بياض ، والمظهر إليه الأخير أن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه^(١) .

ومقتضى أن يكون الشخص حاملاً شرعياً للسند أن يكون له الحق في المطالبة بكافة الحقوق التي يعطيها السند للمستفيد منه ، فيكون له أن يتصرف في البضاعة وأن يطالب الناقل بالبضاعة بالسند وكما هي موضوعة فيه (م ٢٢٣) ، ويكون له كذلك أن يطالب المؤمن بتعويض ما أصابها إذا كانت مؤمناً عليها وانتقل التأمين إليه بطريق صحيح . وبالمقابل يلتزم هذا الشخص بكل ما تلزمه بيانات سند الشحن من دفع الأجرة وملحقاتها متى استند إليها مطالباً بالبضاعة (م ١/٢١٩) .

٤٧٨ - والذي بلغت النظر في هذه الأحكام أن فيها تجديداً على الأحكام المستقرة حالياً في التشريع المصري ، فقد قضت محكمة النقض المصرية - في خصوص السند للأمر أن تظهيره لا يترتب عليه أثره الناقل للملكية إلا إذا كان تاماً أي متضمناً كافة البيانات المنصوص عليها في المادة ١٣٤ من قانون التجارة ، فإذا نقص منها بيان كان ناقصاً واعتبر تظهيراً توكلياً (نقض مصري ٢٣ يونية ١٩٦٣ مجموعة النقض ١٤ ص ٧٣٦) .

وأتى نص المادة ٢٠٣ بحكم جديد متفق مع ما يجري عليه العمل من أن التظهير بمجرد التوقيع على ظهر السند يكفي لاعتباره ناقلاً للملكية .

(١) وتكلمت المادة ٢٠٣ في شكل سند الشحن . ويتوقف على هذا الشكل امران :

(أ) كيفية تداول السند ، بالحوالة المدنية إذا كان اسماً ، بالمناولة إذا كان للحامل ، وبالتظهير إذا كان للأمر . ولم ينتظر المشرع حتى يتطور القانون التجاري المصري في شأن تداول الصكوك : فنص على أن مجرد التوقيع على ظهر السند يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية .

(ب) تعيين الحامل الشرعي للسند ، وقد عينته المادة ٢٠٤ بأنه المرسل إليه المذكور اسمه في السند أو المتنازل إليه إذا كان السند اسماً ، وحامله إذا كان السند للحامل أو مظهرها على بياض ، والمظهر إليه الأخير إذا كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه ، وإزاء هذا الموضوع لا يجد حرجاً في تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسليمها وهو مطمئن إلى أن هذا التسليم سيكون مبرراً لنتمته .

فهل صار سند الشحن بذلك ورقة تجارية يحكمها قانون التجارة؟ تبدو أهمية المسألة من حيث آثار التظهير التام، وهى تضامن الموقعين عليه أمام حامله الأخير، وتطهيره من الدفع التى تكون عاقلة بعلاقة سابقة على علاقة مظهره بالحامل الأخير.

واضح أن النص لم يقل أنه يعتبر ورقة تجارية، وأنه قال «تسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة»، فالتظهير وحده هو الذى يخضع للتظهير الذى نظمه قانون التجارة. ولكن هل يخضع تظهير سند الشحن لكل أحكام التظهير الواردة فى قانون التجارة، وبالأذات تضامن الموقعين على الورقة أن كانوا، وتطهير الورقة من الدفع؟... هذا هو السؤال. يبدو أن مقتضى هذا النص أن ما أتى به هو أن تظهير السند بالتوقيع على ظهره المستفيد منه مقصور على اعتباره ناقلا للملكية.

أما التضامن بين الموقعين عليه فهو لا يترتب لعدم وجود نص عليه مماثل للمادة ١٣٦ الخاص بالأوراق التجارية، ولأن الموقعين المتعاقبين على السند لم يلتزموا من مصدر واحد كما هو الشأن فى التضامن إذ هو يفترض تعدد المدينين ووحدة الدين. وكذلك يضمن المظهر - كما فى التظهير الناقل للملكية - للمظهر إليه وجود الحق فى الاستلام الفعلى للبضائع التى يمثل السند حيازتها.

ولكن هل يظهر هذا التظهير السند من الدفع؟... بعبارة أخرى إذا كان بين الناقل والشاحن اتفاق خفى فهل يستطيع الناقل التمسك على المظهر إليه تملكيا بهذا الاتفاق؟ تقضى القواعد العامة بذلك، وقد أقرت محكمة النقض هذا المبدأ فى ظل قانون التجارة القائم على أساس أن سند الشحن ورقة مدنية. فقالت: «مؤدى المواد ١٣٣ إلى ١٤١ والمادة ١٨٩ تجارى أن قواعد تظهير الكمبيالة لا تتبع فى شأن السند المدنية ولو تضمنت شرط الاذن وذلك بالقدر الذى تعتبر فيه هذه القواعد متعلقة بالالتزام التجارى وحده دون المدنى، وإذ يعد تظهير السند من الدفع فى العلاقة بين المدنية والحامل غير المباشر أثرا من آثار التظهير التى تتفق وطبيعة الالتزام الصرفى وتستقل به الورقة التجارية بحسب ما تنهض به من وظائف، وكان تطبيق هذا الأثر بالنسبة للسندات المدنية يترتب عليه

اقضاء طبيعتها المدنية ويتم عن العنت والاحجاف بالمدينين فيها ، فإن لازم ذلك هو اطراح هذا الأثر فى تظهير الورقة المدنية .

(نقض ١٧ يونية ١٩٦٩ المجموعة السنة ٢٠ ص ٩٧٩ ، ٦ فبراير ١٩٧٨ السنة ٢٩ ص ٤٠١) .

كما انها اعتبرت المرسل إليه حامل السند طرفاً ذا شأن فى سند الشحن متكافئاً مركزه حين يطالب بتنفيذ عقد النقل ومركز الشاحن ، فعقد النقل عقد ثلاثى الاطراف ، وما يحتج به على الشاحن يسرى على المرسل إليه كذلك .

ولكنها عندما تطرقت إلى مسألة الاحتجاج بالدفعوع عليه من جانب الناقل قررت له مركزاً مختلفاً عن مركز الشاحن : فقالت :

« أنه وإن كان اثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزاً فى العلاقة بين الناقل والشاحن إلا أنه لا يجوز إزاء من عادهما كالمرسل اليه ، إذ لسند الشحن حجية مطلقة فى الإثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل أن يثبت قبله عكس ما تضمنه ، لما كان ذلك وكان سند الشحن حجة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بالسند ولم يقدم الطاعن الى محكمة الموضوع ما يدل على أنها تحفظت فى سند الشحن بضعف تغليف صناديق الشاى المشحونة فلا يعيب الحكم المطعون فيه التفاته عن دفاع عاطل عن الدليل » .

(الطعن ٢٣٥ لسنة ٤٢ ق جلسة ٢٥ ديسمبر ١٩٧٨) .

ولعلها فى ذلك ، أى فى تقرير تطهير الدفعوع بتظهير السند من دفعوع الناقل ، أخذت بما استقر عليه العرف البحرى السائد . (وكذلك المادة ٢١٠ من القانون) .

المطلب السادس

حماية المرسل إليه من البيانات التي لم يكن طرفا فيها

٤٧٩ - ونستطيع أن نجمع بعض النصوص التي تثار فيها مسألة تظهير السند من الدفوع وموقف المرسل إليه منها ، والتي حسمتها هذه النصوص :

المادة ٢٠٦ : يكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير .

المادة ٢٠٧ : كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به ، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات . ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند بإسمه ولأمره من الغير في حكم هذه المادة ، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

مادة ٢١٠ : ١ - مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة ٢٠٥ (الخاصة بتحفظات الناقل على بيانات سند الشحن) يعتبر سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه . وإذا كان سند الشحن مشتملاً على البيانات المنصوص عليه في الفقرة الثالثة من المادة ١٩٩ (البيان الخاص بحصول الشحن فعلاً على السفينة) اعتبر دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة في البيان وفي التاريخ المذكور فيه . كما يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير .

٢ - يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات . أما في مواجهة الغير حسن النية ، فلا يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به بيانات ، وإنما يجوز ذلك لهذا الغير .

٣ - يعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

المادة ٢١٩ : ١ - يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول . التزم أيضا بأدائها من له حق فى تسليم البضاعة إذا قبل تسليمها .

٢ - إذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن ، ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً . ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

المادة ٢٢٧ : (١) لا تسرى أحكام المسؤولية المنصوص عليها فى الفقرة السابقة (مسئولية ناقل البضائع) على ما يلى :

(ب) النقل بمقتضى مشاركة إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل .

(أى لا يحتج الناقل بأحكام المسؤولية طبقاً للمشارطة على المرسل إليه المذكور) .

المادة ٢٤١ : ١ - لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث .

٢ - ويفترض إتجاه قصد الناقل ، أو نائبه إلى إحداث الضرر فى الحالتين الآتيتين :

(١) إذا صدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الاضرار بالغير حسن النية .

(ب) إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عُنابر السفينة .

وتقول المادة ٢٤١ :

١ - لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه (كالربان) يقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك يمكن أن يحدث الضرر .

٢ - ويفترض إتجاه قصد الناقل ، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين :

(١).....

(ب) إذا أصدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى نكرها في السند وذلك بقصد الاضرار بالغير حسن النية .

المبحث السادس

أذون التسليم Delivery Orders

٤٨٠ - مادة ٢١٢ : ١ - يجوز لكل من له حق في تسليم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن .

٢ - تصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل . ويرفعها الناقل وطالب الاذن .

٣ - إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بياناً عن أذون التسليم التي أصدرها والبضائع المبيعة بها . وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذون تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن .

٤ - ويعطى إنذن التسليم حامله الشرعى حق تسليم البضائع المبيعة به .

وينصرف إصطلاح إنذن التسليم إلى معان عدة ، فقد يرسل الشاحن البضاعة إلى وكيل له ، ويبيعها أو يبيع جزءاً منها (خاصة إذا كانت مشحونة سائبة أى غير معبأة ، والعبرة هي بطريقة الشحن لا بطبيعة البضاعة) فى الطريق إلى مشترين متعددين ، ولا يسلم - بالطبع - المشترين

سند الشحن ، بل يسلم كلاً منهم إذناً بتسلمه الجزء الذى اشتراه ، وعند وصولها يتوجه المشتري إلى وكيل الشاحن يطالبه بالجزء الذى اشتراه .
وينصرف الاصطلاح كذلك إلى ورقة أخرى دارجة فى العمل فى الموانئ المصرية ، ذلك هو إذن التسليم الذى يسلمه وكيل الحمولة أو وكيل السفينة إلى المرسل إليه نظير إسترداد سند الشحن منه ، يعطيه حق إستلام البضاعة من إدارة الجمرك .

هذان الإذنان لا يمثلان حيازة البضاعة لأنهما لا يحملان توقيع الناقل أو وكيله الحائز لها فلا ينفذان عليه .

أما الذى ينفذ على الناقل فهو الإذن الذى يحمل توقيع أو توقيع نائبه ، ولذلك تكون له قيمة كاملة ويمثل حيازة البضاعة ، وهو الذى نظمت أحكامه المادة ٢١٢ .

فهى تقضى أنه يجوز لصاحب الحق فى تسليم البضائع ، وبالتالى الحامل الشرعى لسند الشحن ، أن يطلب من الناقل إصدار أنون تسليم بشرط أن ينص فى سند الشحن على ذلك ، ويوقعها الناقل وطالب الإذن ، وأن يسترد الناقل سند الشحن إذا إستغرقت الأنون كامل البضاعة . والمقصود بالنص فى سند الشحن على صدور الإذن واسترداد السند إذا إستغرقت الأنون كامل البضاعة حماية الناقل والغير من غش حامل السند ، إذ بذلك يمتنع عليه التصرف فى البضاعة بطريق سند الشحن إلى الغير ، أو أن يتوجه بالسند إلى وكيل الناقل أو الربان يطالب بالبضاعة الثابة فى السند حالة كونه قد تصرف فيها .

ويصدر إذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل ، ويوقعه كل من الناقل وطالب الإذن .

ويعطى إذن التسليم حامله الشرعى (طبقاً لتعريف المادة ٢٠٤) حق تسليم البضائع المبينة به .

وتكون قوته فى الإثبات كقوة سند الشحن ، لأنه نافذ على الناقل مادام قد وقع ، ولكن فى حدود البيانات المدونة به .

الفرع الثالث

تنفيذ العقد

المبحث الأول

من جانب الناقل

المطلب الأول

تسليم الناقل البضاعة

(أخذها في عهده)

٤٨١ - فى أخذ الناقل البضاعة فى عهده يتوقف الأمر على إمكانيات شركة النقل والميناء ، ولكن أياً كانت هذه الإمكانيات فهناك لحظة لا تتأخر عنها تطبيق القانون ، وهذه هى لحظة قبول الناقل أو تسلمه البضاعة بقصد نقلها ، وهذه يجب أن لا تتأخر عن لحظة شحنها ، وهذا هو تسلم الناقل البضاعة ، وهو عمل قانونى عنده يتحقق الناقل من نوع البضاعة وتغليفها وترقيمها وعددها ووزنها حسب الأحوال .

هذه اللحظة هامة جداً لأنها تفتح الفترة التعاقدية التى تحكمها قواعد القانون الملزمة ، وعندها يلتزم الناقل بتسليم إيصال متى طلب الشاحن ذلك (م ١/١٩٩) ، لكن هذا الإيصال أو السند (ويسميه القانون إيصالاً) لا يصبح سند شحن إلا بعد وضع البضاعة فى السفينة فعلاً (م ٢/١٩٩) .

٤٨٢ - وللناقل أن يشترط أنه لا يتسلم البضاعة إلا فى لحظة شحنها ، لكنه لا يستطيع تأخير لحظة أخذ البضاعة فى عهده أكثر من ذلك أى بعد الشحن ، لأن التشريع - الأمر - يلقي عليه إلزاماً برص البضاعة فى السفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها (م ٢١٥) وبشحنها وتقليفها ما لم يتفق على غير ذلك (م ٢١٥) ، كما يلتزم بالمحافظة على البضائع التى تشحن فى السفينة (م ٢/٢١٥) .

وتقول المادة ١٩٩ : يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن (١) ، ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسليم البضائع قبل شحنها (٢) ، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على

طلب الشاحن بعد وضع البضائع فى السفينة (٣) ، وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن ، فإذا قنع الشاحن بالإيصال اعتبر هذا الإيصال دليلاً على تسلم الناقل للبضائع بالحالة المبينة بالإيصال ما لم يثبت غير ذلك (م ٢١١) أى دليلاً على بدء سريان أحكام القانون .

ومتى أخذت البضاعة فى عهدة الناقل أو وكيله المفوض ، ولم تسلم للمرسل إليه أو وكيله المفوض ، فإنها تخضع حتماً لعقد النقل ، وبخاصة لقواعد المسؤولية القانونية ، فليس هناك تفرقة ما إذا كان الضرر قد وقع على الرصيف أو فى البحر أو كانت البضاعة تحت روافع السفينة أو أثناء معاملتها .

فالمهم هنا لحظة الأخذ فى العهدة ، أو التسلم ، ولا يهم المكان الذى تجرى فيه العمليات ، وللمطرفين أن يؤجلا اللحظة الأولى أو يعجلا اللحظة الأخيرة . وهكذا من الممكن أن تقصر فترة عقد النقل البحرى لكنها لا يمكن أن تقل عن ما بعد عمليات شحن Manutention البضاعة ، حتى تسليمها ، لأن قواعد القانون فى هذا الخصوص التى تغطى هذه المرحلة أمره .

٤٨٣ - يترتب على ذلك أنه يجوز للناقل أن يلغى بالشحن أو بالتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، وهذا يعهد به إلى مقاول ، فيكون المقاول عاملاً لحسابه ، حتى الشحن فعلاً بوضع البضاعة فى السفينة أو حتى إخراجها منها . ولا يعتبر الناقل - فى هذه الصورة - أنه تلقاها فى عهده فى ميناء الشحن قبل عملية الشحن ، لأنها تكون فى يد المقاول لحساب وتحت عهدة الشاحن ، وتكون - عند تفريغها - فى عهدة المقاول لحساب المرسل إليه ، حتى تمام التفريغ فيعود لإلتزام الناقل بتسليمها إلى المرسل إليه ويصبح مسؤولاً عن عملية تمام التسليم .

- وتبدأ عمليات تنفيذ عقد النقل بشحن البضاعة ، ثم رصها أو تستيفها فى السفينة ، ثم نقلها ، ورعايتها والمحافظة عليها ، ثم تفريغها فى مكان الوصول ، ثم تسليمها إلى المرسل إليه . وتتضمن كل عملية شيئاً من التفصيل .

المطلب الثنائي

شحن البضاعة ورسها والرحيل بها والمحافظة عليها

شحن البضاعة : تسليم البضائع إلى الناقل لشحنها :

٤٨٤ - تبدأ عملية الشحن بأن يعهد الشاحن بها إلى الناقل ليتمكن من شحنها ، وتقول المادة ٢١٨ إن :

« على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الإلتزام على مقدار الأجرة » . (م ٢١٨) ، منعاً للتعسف (المذكرة الإيضاحية للقانون تحت رقم ١٥٩) .

ويلتزم الناقل عند إستلامه البضاعة - أن يسلم الشاحن عندما يطلب ذلك - سند شحن ، أو كما تقول المذكرة الإيضاحية :

« وافترض المشروع أحكام نقل البضائع بالكلام في «سند الشحن» وهو الوثيقة الهامة في هذا النوع من النقل . وعهدت المادة ١٩٩ إلى الناقل بإصدار سند الشحن عند تسلم البضاعة . وأجازت للناقل - نزولاً على ما يجري عليه العمل أحياناً - الإكتفاء بإعطاء إيصال بتسلم البضاعة على أن يستبدل به سند شحن بعد وضع البضاعة في السفينة ، كما أجازت للشاحن - بعد إتمام عملية الشحن - أن يطلب من الناقل وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن وتاريخه » .

شحن البضاعة Loading, chagement :

٤٨٥ - الشحن هو رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على السفينة ، ورسها arrimage أو تستيفها trimming هو وضع كل جزء منها في المكان المناسب له في السفينة للمحافظة عليها وهذه عملية يختص بها الربان شخصياً ، ويدخل فيها عملية الدهن fardage أى وضع الفواصل بين البضائع لمنع إحتكاكها بما يتلفها وعلى الناقل أن يراعى في كل عملية أصولها الفنية .

وتقول المادة ٢١٥ : « يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك » : ومن هذا نستخلص أمرين : الأول : أنه يجوز أن يتفق على غير ذلك بأن يتولى الشاحن أو المرسل إليه القيام بهذه العملية ، وغالباً ما يقوم بها مقاول بحرى لحساب أحدهما الذى يتعاقد معه ، وغالباً يتضمن سند الشحن تفويض الربان فى التعاقد مع المقاول فينعقد عقد المعاولة بين المقاول مباشرة ومن فوض الربان ، والأمر الثانى ، أن مصاريف العملية يتحملها الشاحن أو المرسل إليه فى هذه الصورة .

وتستطرد المادة ٢١٥ بقولها : كما يلتزم (الناقل) برص arrimage البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها . وهذه الإلتزامات لايجوز للناقل التخلص منها ، فهى حتمية عليه لايجوز أن يعهد بها إلى غيره وإن فعل كان هذا الغير تابعاً له فى تنفيذها وكان هو مسئولاً عنها^(١) .

كما تقول فى الفقرة (٢) ويلزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة ، والمحافظة على البضاعة إلتزام على الناقل لايجوز له التخلص منه بالقائه على شخص آخر ولا اشتراط عدم إلتزامه به .

الشحن على سطح السفينة On deck, en pontée

٤٨٦ - الأصل أن توضع البضائع فى عنابر السفينة أى فى داخلها ، فذلك يحميها من العواصف وماء البحر ، ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة ، وهو ما يعرضها لمخاطر لا تتعرض لها إذا شحنت فى العنابر ، ويكون ذلك لأسباب مختلفة ، وقد لا يرضى بذلك الشاحن إلا إذا دفع أجرة مخفضة فيتحمل هو هذه المخاطر ، وذلك نادر لأن ما يخفض فى الأجرة يزيد فى قسط التأمين عليها إذا وضعت على السطح .

(١) ورود الرسالة تحت نظام F.I.O. مما يرمز له بعبارة Free in and out أى أن الناقل لا يتحمل مصاريف الشحن والتفريغ ، فحسب ، ولا شأن له بمسئولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول .

الطعن رقم ٨٣٢ لسنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٣/١/٣١ .

وانظر كذلك D.M.F. ١٩٨٧ ص ٢١٤ خاصة بهذا الشرط وإلتزام الربان شخصياً بعملية رص للبضاعة فى السفينة .

لذلك لم يسمح القانون بالشحن على السطح إلا فى الحالات الآتية :
وبشروط أن يذكر فى جميع الأحوال فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة
على السطح :

١ - الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية ، نظراً لصغر حجم
السفن التى تباشر هذه الملاحة . (ويلاحظ أن ذلك مسموح به أياً كان حجم
السفينة) ما لم يكن الشاحن قد دفع أجرة العنبر *frat de cale* أو اتفق على
عدم الشحن على السطح .

٢ - إذا أذن الشاحن بالشحن على السطح كتابية ، فلا يكفى الإذن
المستخلص من الظروف أى الضمنى .

٣ - إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون
المعمول به فى ميناء الشحن .

٤ - إذا إقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى ميناء الشحن على
الشحن بهذه الكيفية .

والحكمة من ذكر أن البضاعة مشحونة على السطح فى سند الشحن
أن يعرف المرسل إليه ، وهو عادة مشتري البضاعة - أن البضاعة معرضة
لمخاطر إستثنائية تقضيها ظروف الشحن بهذه الطريقة ، فيكون ذلك
أساساً لتعامله عليها وهو على بينة من أمرها .

- ما رأى لو حصل - وهذا كثير - أن نكر فى سند الشحن أن للربان
حق شحن البضاعة على السطح ؟ هل يلزم بإخطار الشاحن أو المرسل إليه
بأنه شحن على السطح فعلاً مستنداً إلى إذن الشاحن الوارد مقدماً فى سند
الشحن ؟ .. الأصل أن على الربان أن يخطر صاحب الشأن بذلك لكى يتدبر
أمره ، إلا إذا تضمن السند إعفاء من هذا الإخطار (١) .

وإذا كان الشحن على السطح قد تم فى حالة مما يجوز قانوناً فلا يعد
ذلك خطأ يسبب مسئولية خاصة ، ولا يسبب إعفاء خاصاً ، بل تظل
المسئولية عنه قائمة كما لو كانت البضاعة مشحونة فى العنبر .

(١) نقض تجارى ١٦ ديسمبر ١٩٦٥ J.C.P. ١٩٦٦ - ٢ - ١٤٦٣٤ تعليق روبيير .

وتقول المادة ٢٣١ : لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل .

أما إذا كان غير سليم قانوناً^(١) فإن الأضرار التي تصيب البضاعة من شحنها على السطح ، تعتبر خطأ في ذاته ، يسأل عنها الناقل ، وسنرى أنه يحرم من تحديد مسؤوليته كذلك^(٢) (م ٢/٢٤١ ب) .

- تقول المادة ٢١٦ : (١) فيما عدا الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية ، لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة (٢) إلا إذا أذنه الشاحن في ذلك كتابة ، (٣) أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن ، (٤) أو إذا جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية ، (٥) ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح .

مادة ٢٣١ : لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن إنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل .

- وإذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة وأصابها ضرر فهلك أو تلفت أو تأخر في تسليمها حرم من تحديد مسؤوليته (م ٢/٢٤١ ب) الوارد بالمادة ٢٣٣ .

٤٨٧ - وقد ورد بالذاكرة الإيضاحية :

- ثم تكلمت المواد من ٢١٤ إلى ٢١٧ في إلتزامات الناقل فأوجبت عليه المادة ٢١٤ تجهيز السفينة لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه واستقبال نوع البضاعة محل النقل . والزمته المادة ٢١٥ بالقيام بعمليات الشحن والتسليم والتفريغ ولكنها أجازت الاتفاق على

(١) وللشاحن أن يعترض عليه ويلجأ إلى قاضى الأمور المستعجلة .

(٢) Achard, Chargement en pontée irrégulière, faute intentionnelle ou inexcusable et limitation de responsabilité du transporteur maritime, essai de synthèse, D.M.F. 1983 p. 3.

أن يتولى الشاحن عمليتي الشحن والتفريغ أما التستيف فيجب أن يتولاه الناقل لأنه عملية فنية يتوقف عليها توازن السفينة وقدرتها على مواجهة نوازل البحر وسلامة البضائع المشحونة فيها . كما يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء وجودها في حراسته ، وأخيراً يلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول .

- وجاءت المادتان ٢١٦ و ٢١٧ بتفصيلات تتعلق بتنفيذ التزامات الناقل :

فتكلمت المادة ٢١٦ في مسألة هامة هي الشحن على سطح السفينة . ولما كان هذا النوع من الشحن يمثل خطراً على البضاعة لأنه يعرضها للرطوبة وحرارة الشمس والأمطار والآنواء ، فقد قيده النص من جملة وجوه ، فلم يجزه إلا إذا قبله الشاحن كتابة أو أوجبه القانون والعرف في ميناء الشحن ، واشترط النص ذكره في سند الشحن في جميع الأحوال ليعلم الغير الذي يتعامل على البضاعة بمقتضى السند أنها منقولة بهذه الكيفية فينظم معاملته على هذا الأساس ، وأقام النص حالة إهمال ذكر الشحن على السطح في السند قرينة على عدم وجود اتفاق يجيزه ، وهي قرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن ، مطلقة بالنظر إلى الغير ، أما إذا ادعى الناقل أنه أجرى الشحن على السطح نزولاً على إرادة القانون أو العرف في ميناء الشحن فعليه بيان هذا لقانون أو إثبات هذا العرف ، ويكون له في هذا الفرض أن يحتج برخصة النقل على السطح في مواجهة الشاحن والغير على السواء . وغنى عن البيان أن أجرة النقل على السطح تكون عادة أقل من أجرة النقل في العنابر . كما يلاحظ أن ذبوع إستعمال الحاويات في حزم البضائع قلل من أهمية التفرقة بين النقل على السطح والنقل في العنابر .

رص Arrimage البضاعة في السفينة :

٤٨٨ - يستخدم لفظ الرص أو التستيف للدلالة على وضع كل نوع من البضائع في المكان المناسب له ، بحيث لا يصطدم بجسم السفينة أو بالبضائع الأخرى وبحيث لا يؤثر على توازن السفينة . فهذه العملية تؤثر على البضاعة وعلى توازن السفينة ، ويسأل عنها الريان شخصياً ولو كانت تتم بواسطة عمال غير تابعين له (م ١/٢١٥) أو كان يتحمل نفقاتها الشاحن .

- الرحيل وطريق الرحلة :

٤٨٩ - على الناقل بمجرد شحن البضاعة وإستكمال حملتها أن ترحل فى طريقها إلى ميناء الوصول ، وأن تسلك الطريق المباشر route directe أى الذى اتفق عليه أو جرى به العرف إن لم يكن ثمة إتفاق ، وعليها أن لا تنحرف عنه إلا إذا كان هناك شرط يقضى بحرية السفينة فى هذا الخصوص وكثيراً ما يتضمن سند الشحن شرطاً بذلك .

وقد حكم أنه إذا إنحرفت السفينة وتلفت السفينة بسبب تأخرها فلا يسأل الناقل لمجرد إخطار الشاحن بهذا الإنحراف مادام لا يوجد إلتزام أو إتفاق يوجب على الناقل إخطار الشاحن به^(١) .

رعاية الناقل للبضاعة فى الطريق وهى فى حوزته :

٤٩٠ - على الناقل أن لا يتخلى عن البضاعة ، وعلى الناقل أن يحافظ عليها فى الطريق وهى فى حوزته ، نصت بذلك المادة ٢/٢١٥ فقالت :

«ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن فى السفينة» فالإلتزام الحفظ يغطى البضاعة طول مدة حيازة البضاعة . ويقصد كذلك بالمحافظة إتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة لحفظ البضاعة بالحالة التى شحنت بها ، وسبب ذلك أن السفينة - فضلاً على أنها أداة لنقل البضاعة ، فهى مخزن آمن لحفظها ، لذلك نصت المادة ٢١٤ : « أن على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ

(١) انتظر حكماً لمحكمة النقض قلت فيه :

« متى كان الواقع فى الإدعى أن المطعون ضدهما تعلقنت مع الطاعة على شحن بضاعة سريفة تلفت على ظهر باخرة مملوكة لهذه الأخيرة بقصد توصيلها إلى لمدى الموانئ ولكن لباخرة لم تذهب إلى الميناء المتفق عليه بل توجهت إلى ميناء آخرى وافرغت البضاعة فيها حيث تركت مدة من الزمن ولحقها تلفت ... وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاؤه على أساس أن الشركة كانت ملزمة حين إنسطرت مركبها (مارى) إلى الرسو ببيورسودان أن تحظر الشاحن مع أنه ليس لهذا الإلتزام الذى افترضه من وجود سواء من الناحية القانونية أو الواقعية ، إذ عقد الشحن الذى نص فيه على الشروط التى ارتضاها الطرفان المتعاقدان لم يرد به ما يوجب هذا الاخطار كما أن القانون والعرف لا يوجبانه دون أن يبين مصدرأ لهذا الإلتزام الذى لا سند له من للقانون ، هل هو الاتفاق أم عرف ثابت وما نلله مما يعجز محكمة النقض عن مراقبة صحة تطبيق الحكم لأحكام القانون » .

(نقض ٢٢ مارس ١٩٥٢ مجموعة للنقض عدد ٢ ص ٨٦٢) .

السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها ، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها ، فإذا كانت الشحنة موزة أو لحوماً وجب أن تكون معدة لشحن هذا النوع من البضائع .

على أن الربان يسقط عنه الإلتزام ببذل عناية خاصة ، فلا يلزم إلا ببذل العناية المعتادة ، فإذا كانت الشحنة حيوانات حية فلا يلزم بتقديم الطعام والماء إليها ، بل تكون عادة يصحبها حراس يقومون بذلك (١) . لكنه يلزم بالعناية العامة التى لا يقوم بها إلا الربان ، مثلاً تهوية البضاعة واجب عليه ، أو تشغيل تكييف السفينة مدة كافية ، فلا يستطيع القيام بذلك سوى الربان .

وهذه العناية تلزمه فى كل مراحل العقد ولا يستطيع الخروج عليها طالما أن المرحلة التى تجب فيها هذه العناية تخضع لحكم القانون والمسئولية الواردة به .

وقد حرص التانون على ذكر بعض واجبات الحفظ ، نجد مثلاً المادة ١٠٨ تقول « يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبجارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف - وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك ، ويكون للربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيره .

وبالإضافة إلى هذا النص العام تضيف المادة ٢١٧ أن « على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات

(١) « ... إذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات يفترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت للشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه » (م ٢٣٢) .

الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه^(١).

- وتقول المادة ١٠٧ : (١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو اخراج بضائعه منها ، وفي هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة .

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة في الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة وجب على الربان إستئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة في الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ماتم من الرحلة ، وفي هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذي يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا مالم يوجد إتفاق على خلاف ذلك (انظر كذلك م ١٠٨) .

(انظر وقارن المادتين ١٧٣ و ١٨٠ الخاصتين بإيجار السفينة) .

إخطار المرسل إليهم بوصول السفينة :

٤٩١ - هل يلتزم الناقل أو الربان أو وكيل السفينة بإخطار المرسل إليهم بوصول السفينة حتى يتقدموا لاستلام بضائعهم ؟ . تبدو أهمية المسألة أن البضائع التي تنتظر في الميناء يدفع عنها رسوم أرضية ، فمن الذي يتحملها : هل هو المرسل إليه الذي لم يعلم بوصول

(١) وتكلمت المادة ٢١٧ على وجه من وجوه العناية بالبضاعة عندما تتوقف السفينة عن السفر أثناء الرحلة ، فالزمنا الناقل بالعمل على إعداد سفينة أخرى - ولو لم تكن مملوكة له - لإكمال السفر ، وهو إلزام يقع عليه لياً كان سبب توقف السفينة ، ولو كان بسبب قوة قاهرة ، لأن الموقف يقتضى التصرف السريع للمحافظة على البضاعة ولا يحتمل إضاعة الوقت في البحث عن مصدر الحادث . ويتكلم النص فيما يتحمل المصروفات التي تنشأ عن الاستعانة بالسفينة الأخرى ونقل البضاعة عليها ، والزم الشاحن في جميع الأحوال بدفع لجرة النقل كاملة مادام أن البضاعة بلغت ميناء الوصول (المذكرة الإيضاحية) .

السفينة أو الناقل الذى لم يخطره بوصولها ، وقد تنلف البضاعة أو يتغير سعرها فى السوق ، فمن يتحمل نتيجة التأخير ؟

قالت محكمة النقض فى ذلك « أنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى إستلامها إخطار الأخير بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مفاد ذلك قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذى خلا قانون النقل البحرى ومعاهدة بروكسل من النص عليه ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على إلزام الناقل به فلن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد فى سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفاً مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى إلزام الناقل فى جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون وقد حجب ذلك عن دراسة الشروط الواردة فى سند الشحن ومدى إنتظام الخط الملاحى الذى تم عليه الشحن وعلم المطعون ضدها بموعد وصول السفينة بما يعيبه بالقصور فى فى التسبيب . . . وكان ما أورده الحكم بشأن قيام عرف بحرئ يفرض على الناقل إعلان المرسل إليه بوصول البضاعة إستقاء من نموذجى إخطار صادريين عن توكيلين بحريين ومن أقوال مراقب عام قوائم السفينة بعرض المنافسات على التسهيلات الحربية والهيئة العربية للتصنيع ومراقبة البضائع وتشهيلات الجيش قبل تسليمها إلى المنافستو المركزى ، ليس من شأنه قيام هذا العرف ، إذ لا يبين من نموذجى الإخطار المشار إليهما وتلك الأقوال ما إذ كان الإخطار عن وصول البضاعة يكون فى جميع الأحوال بما فيها تلك التى يكون فيها المرسل إليه أو حامل سند الشحن على علم مسبق بتاريخ وصول السفينة من عدمه ، الأمر الذى يعيب الحكم بمخالفة القانون ، بما يستوجب نقضه (نقض ٢٥ يناير ١٩٨٩) (١).

(١) «إيداع رسالة النزاع كاملة مخازن الجمارك لا يعفى الناقل من مسئولية فقدتها أو تلفها داخل تلك المخازن ولا يعتبر بذاته من قبيل القوة القاهرة ، وخوا الأوراق مما يدل على قيام الناقل بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة وعند إيداعها بمخازن الجمارك يعد خطأ تسبب فى بقاء الرسالة بمخازن الجمارك فترة طويلة مما عرضها للفقـد .

وفعل الغير المدعى به لا يعتبر السبب الوحيد للحدث الذى من شأنه إعفاء الناقل من مسئوليته .»

للطن رقم ١٥٣٧ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/١/٣٠ .

هذا ، وإذا وضع في سند الشحن شرط to notify مع ذكر اسم شخص معين وجب إخطاره بوصول السفينة والبضاعة . وقد يعفى سند الشحن الناقل صراحة من هذا الإلتزام .

فك البضاعة تمهيداً لتفريغها Désarrimag :

٤٩٢ - وهذه العملية تقابل عملية رصها عند الشحن ، ويقوم بها عمال تحت إشراف ومسئولية الربان الشخصية ، كما هو الحال في عملية رصها ، ولكن ليس بسبب توازن السفينة ، وإنما حرصاً على سلامة البضاعة هذه المرة . وهي تتم وفقاً لعادة ميناء التفريغ .

المطلب الثالث

التفريغ Déchargement

٤٩٣ - وهو إنزال البضاعة من على السفينة إلى رصيف الميناء . ولا تقع عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، إذ لا يتصور أن يصعد مئات منهم بعمالهم إلى السفينة لشحنها أو لتفريغها ولذا لا نجد في سندات الشحن أحكاماً خاصة بمدد الشحن التفريغ ، وكذلك بسبب أن هذه العمليات يتولاها الناقل لأنها جزء من عقد النقل والإتزام عليه . وتجب التفرقة بين هذه العملية المادية وبين التسليم livraison الذي هو عملية قانونية ينتهى بها عقد النقل . والتفريغ عملية الأصل أن يقوم بها الربان . وقد نصت المادة ١٠٤ / ٤ على أنه لا يجوز للربان في غير حالة الضرورة أن يخرج من السفينة بضاعة ماقبل أن يقدم تقريره البحرى ، وعملاً عندما تصل السفينة يتخذ الربان مكانه من الرصيف ، وإذا كان ذلك متعذراً لعدم العمق الكافى فإنه يبقى خارج الميناء ويقدم تقريره البحرى ، ويخطر المرسل إليهم بوصوله حتى يتقدموا لاستلام البضاعة ، أو يسلمها إلى وكيله البحرى .

والمفروض أن الشاحن يلتزم بتسليم البضاعة للناقل في ميناء الشحن على الرصيف ليقوم الأخير بشحنها على سفينته فيجب منطقياً أن يكون

إخراج البضاعة ووضعها على الرصيف على الناقل (م ٢١٥) ^(١) لا على المرسل إليه. لأن التفريغ وسيلة الناقل إلى تنفيذ التزامه بالتسليم ولأن التفريغ جزء متمم لعملية النقل ^(٢)، وعلى كل حال فالمالكوف أن تنص سندات الشحن على «شرط التسليم تحت الروافع» *Sous palan, under ship's tackle* وهو يساوى فى الأثر شرط *alongside, long du board* وهذا الشرط يؤدى إلى أن يكون تسليم البضاعة على ظهر السفينة بدلاً من أن يكون على الرصيف، معنى ذلك أن يكون على المرسل إليه تفريغ بضاعته وإنزالها من على السفينة ^(٣)، فإذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة وقام الربان بتفريغها فإنه يفعل ذلك على مسؤوليته هو، وإذا أودعها لدى أمين لحين تسليمها للمرسل إليه فإن هذا الأمين يعتبر وكيلاً عن الربان فى تسليم البضاعة ويظل الربان مسئولاً عنها إلى وقت تسليمها، وكل ما يؤدى إليه شرط التسليم تحت الروافع فى هذه الحالة هو أن يلتزم الشاحن بمصاريف التفريغ والإيداع ^(٤).

والغالب أن يتفادى الناقل هذا الوضع بأن يضيف فى سند الشحن، إلى الشرط السابق، شرطاً آخر هو شرط التفريغ التلقائى *déchargement d'office* ومقتضاه أنه إذا تأخر المرسل إليه فى إستلام البضاعة قام الربان - بصفته وكيلاً عن الشاحن أو المرسل إليه - بالتعاقد مع مقاول لتفريغها لحساب المرسل إليه وعلى مسؤوليته ^(٥)، بحيث تنتهى مسؤولية الربان عنها من وقت أن يتلقاها هذا المقاول، ويصبح هذا الأخير مسئولاً عنها، وتنشأ علاقة مباشرة بين المقاول والمرسل إليه ناشئة من العقد الذى انعقد بين المقاول والمرسل إليه ممثلاً فى شخص الربان (نقض ٢٣ يونيه ١٩٨٠ المجموعة ٣١ ص ١٨٣٢).

(١) - (٢) نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة للنقض ٢٧ ص ٤٤٤: نقض ٢٣ يونيه ١٩٨٠ المجموعة ٣١ ص ١٨٣.

(٣) أنظر ريبير ٢ - ١٥٢٢. مجلس للوريت ١٨ نوفمبر ١٩٢٤ دور ١٧ - ١٩٨ وتعليق وبخاصة ص ٢٠٨.

نقض مصرى ٢٣ ماير ١٩٦٣ مجموعة للنقض ١٤ ص ٧٢٣.

(٤) استئناف إستراتيجية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ المجموعة الرسمية السنة ٥٧ كن ١٠١. إسكندرية الابتدائية فى ١٥ فبراير ١٩٥٩ للمحامة ٤٠ ص ٤١١ وتطبقى عليه.

(٥) نقض مصرى ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة للنقض ٢٧ ص ٤٤٤.

وإلى هذا الوضع أشارت المادة ١٤٩ من القانون .

وإذا تعاقد الربان مع مقاول للقيام بعملية التفريغ ، تنفيذاً منه لشرط التفريغ التلقائي ، فالرأى على أن هذا الشرط يعتبر توكيلاً من المرسل إليه للربان للربان بأن يتعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ بحيث يبرم عقد التفريغ مباشرة بين المقاول والمرسل إليه ، على ما سنرى . ويسأل المقاول عندئذ مباشرة عن البضاعة أمام المرسل إليه الذى قبل شرط التفريغ التلقائي ، والأصل أن تدخل مقاول التفريغ إنما يكون لحساب الناقل البحرى الملزم بتفريغ البضاعة ولا يكون للمرسل إليه سوى الرجوع على الناقل بتعويض الأضرار الناجحة عن عمل المقاول إلا إذا تضمن سند الشحن نصاً يفوض الربان فى اختيار مقاول التفريغ فيجوز الرجوع فى هذه الحالة على المقاول بدعوى مباشرة لمسائلة .

(نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ المجموعة عدد ٢٧ ص ٤٤٤) .

أما الربان فلا يسأل عنها إلا إذا أساء إختيار المقاول إذ يسأل عن هذا الاختيار . وإنما لا ينتهى عقد النقل إلا بالتسليم للمرسل إليه حامل سند الشحن فعلاً ، ويظل الناقل مرتبطاً بعقد النقل حتى لحظة التسليم ولا يستطيع الخلاص منها بحكم القانون (م ٢١٥) .

المطلب الرابع

تسليم البضاعة Livraison

٤٩٤ - تسليم البضاعة هو العملية الأخيرة فى تنفيذ عقد النقل والتي بها تنتهى مسئولية الناقل بهذا الوصف (٢) . وهى تتلخص فى وضع البضاعة فعلاً تحت تصرف المرسل إليه أى صاحب الحق فى إستلامها فى

(١) انظر مقال Jantzen السابق حيث يعتبر إلتزام الشاحن بإعطاء الناقل البضاعة ليقوم بنقلها أهم إلتزام عليه .

(٢) ولا تعبر دعوى إثبات الحالة دعوى بالمسئولية ، ولذا يجوز رفعها من مقاول التفريغ بالرغم من عدم قبول دعوى المسئولية التى يرفعها على الناقل ، وليس فيما يطلبه المقاول من اللجوء إلى القضاء أو إلى هيئة محايدة كهيئة اللوينز ما يجاوز واجبات أمين الحمولة لأن دعوى إثبات الحالة لا تعتبر من دعاوى المسئولية وإنما غايتها إثبات المعجز وتهئية الدليل اللازم للرجوع على الناقل (نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨) .

ميناء الوصول . وهى تختلف - من الناحية القانونية - عن التفريغ من حيث أن التفريغ هو العملية المادية التى تتلخص فى إنزال البضاعة من السفينة إلى خارجها أما التسليم فهو عمل قانونى له شروط معينة لازمة لكى ينتج آثاره .

والتسليم - لذلك - عمل قانونى يقوم على قبول من طرفيه : المؤجر أو الناقل والمرسل إليه ، وهو شرط جوهرى لإنهاء عقد النقل على ما سنرى ، ولا تنتهى مسئولية الناقل عن البضاعة التى فى عهده إلامتى سلمها ، وقد حكمت محكمة النقض المصرية بذلك فى حكم هام لها فى ١٥ ديسمبر سنة ١٩٦٦^(١) .

وسنرى أن تسليم البضاعة للجمرك لاينهى عقد النقل ولا يبرىء الناقل من المسئولية عن البضاعة .

وترتيباً على ما رايناه فى التفريغ فإن التسليم يكون غالباً لاحقاً على التفريغ ، لأنه إذا كان الناقل - بحكم العادة أو شرط فى العقد - ملزماً بتفريغ البضاعة فإنه يفرغها ثم يسلمها على الرصيف^(٢) ، ولهذا فإن الأصل أن المرسل إليه يقف على الرصيف ويتلقى البضاعة بالروافع التى تستخرجه من عابى السفينة وتنزلها إلى البر حيث يكون المرسل إليه ويتلقاها عندئذ ، وهو كذلك حكم شرط «تحت الروافع» الدارج فى السندات . لكن إذا اتفق على أن يكون التفريغ على المرسل إليه فمعنى ذلك أن يكون عليه إستلام البضاعة على ظهر السفينة ثم يقوم هو بتفريغها . وسنعود إلى ذلك حالاً .

(١) قالت المحكمة : لا ينتهى عقد النقل إلا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ومن ثم فإن إلتزام الناقل وهو إلتزام بنتيجة كما لا ينقضى نفسه لا ينقضى بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها واعذرته بإستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلاً فإن الناقل يكون مسؤولاً عن سلامتها ، وإنما يكون له إذا شاء التخلص من هذه المسئولية فى حالة إمتناع المرسل إليه عن إستلام الأشياء أن يلجأ إلى محكمة المواد الجزئية لإثبات حالتها والأمر بإيداعها أحد المخازن أو لإلزامه ببيع جزء منها بقدر أجرة النقل (وفقاً للمادة ١٠٠ من قانون التجارة) ... ، نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١٩٢٦ .

وقد تكرر هذا المبدأ فى أحكام كثيرة .

(٢) سميسترز وفنكللمان ١ - ٢٢٩ .

- التفريغ بمعرفة المرسل إليه أو على نفقته (التفريغ والتسليم) :

٤٩٥ - إذا اتفق على أن التفريغ يتم بمعرفة المرسل إليه ظل الناقل مع ذلك ملتزماً بسلامة البضاعة حتى تمام تسليمها ، ولو كان تسليمها يتم بنظام «تسليم صاحبه» لأن هذا نظام جمركى لاشأن له بالتسليم المبرىء للناقل ، كما سنرى .

كذلك الحكم فى ظل شرط F. I. O. إى فرى ان اند أوت ، فهذا الشرط يلقى على المرسل إليه مصاريف الشحن والتفريغ ولا شأن له بالتسليم ولا بالبراءة من التسليم . فهو «يعنى أن الناقل - وهو المؤجر فى مشارطات الإيجار - لا يتحمل مصروفات الشحن والتفريغ فحسب ، ولا يبرا الناقل إلا إذا أثبت أن عقد النقل قد إنتهى بالتسليم الذى حصل على ظهر السفينة قبل بدء التفريغ (نقض مصرى طعن ٨٣٢ جلسة ٣١ يناير ١٩٨٣) (١) .

- «إن إلزام الناقل البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هو إلزام بتحقيق غاية ، هى تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها فى العقد لهذا التسليم . ومن ثم فإن عقد النقل البحرى لا ينقضى ولا تنتهى معه مسئولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبة تسليماً فعلياً بالقدر والحال التى وصفت بها فى سند الشحن - أو إذا أثبت الناقل أن العجز أو التلف يرجع إلى قوة قاهرة أو إلى سبب أجنبى لا يد له فيه - ولما كان تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل إليه لا يدل بذاته على أنه تسلم البضاعة تسليماً فعلياً قبل التفريغ وتمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب اعتبار العجز أو التلف الذى يتم اكتشافه بعد التفريغ حاصلأ أثناء عملية التفريغ وبسببها ، لما كان ذلك ، وكان الثابت من الرجوع إلى محضر التسليم المؤرخ ١٩٧٥/٥/٢٩ أنه حرر بعد الانتهاء من عمليات التفريغ والتسليم التى استغرقت أربعة أيام ولم تتم إلا فى تاريخ تحرير المحضر وأسفرت عن عجز قدره

(١) لقانون البلجيكى - مثلاً - فى هذا المعنى : سمسترز وفنكلمان ١ - ٣٢٩ .

٢٢٨ كرتونة .. وهو ما ثبت بتقرير مكتب المراقبة والمعاينة المقدم بأوراق الطعن ، وكانت هذه الأوراق قد خلت مما يدل على أن تسليمًا قانونيًا تم على ظهر السفينة قبل التفريغ ، فإن الحكم الابتدائي المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه - إذ اتَّخَذَ من قيام المرسل إليه بالتفريغ دليلاً على أنه تسلم الرسالة كاملة على ظهر السفينة وأن العجز والتلف حدث أثناء عملية التفريغ وبسببها يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وأهدر محضر التسليم وتقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع المشار إليها مما يشويه بالقصور في التسبب ومخالفة الثابت بالأوراق .

(الطعن رقم ٨٣٢ لسنة ٤٨ ق جلسة ١/٣١/١٩٨٣) .

(الطعن رقم ٢٥ لسنة ٥٠ ق جلسة ١/٩/١٩٨٤) .

(الطعن رقم ٥٧٧ لسنة ٥٠ ق جلسة ٢/٢٦/١٩٨٤) .

(الطعن رقم ٢٧١ لسنة ٥٠ ق جلسة ٣/٢٦/١٩٨٤) .

التحقق من البضاعة وفحصها :

٤٩٦ - متى انتهت عملية تفريغ البضاعة بدأت عملية أخرى هي التحقق من ذاتية وكمية البضاعة وحالتها . وتستهدف هذه العملية أغراضاً ثلاثة : الأول ، إثبات أن كل البضاعة المشحونة قد فرغت ، والثاني ، معرفة حالتها وإثبات بها من تلف ، والغرض والثالث هو حساب الأجرة إذا كان متفقاً على تحديد قدرها على أساس الكمية المفرغة .

هذا ، ولا يعتبر الاجراء الذى يتخذ للتحقق من كمية البضاعة وحالتها حجة على الطرفين إلا إذا كان حضورياً ، أى بحضورهما أو بحضور مندوب عن كل منهما أو على الأقل بعد دعوة أحد الطرفين للآخر أن يعين مندوباً من قبله ، وقد قررت محكمة النقض المصرية ذلك (فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨)^(١) .

(١) فقالت : انه متى قاضى المرسل إليه الناقل ومقاول التفريغ بإلزامهما بالتعويض عن العجز الذى وجد بالرسالة فإن ذلك يفيد بذاته أن المرسل إليه قد اعتبر كليهما مسئولاً عن هذا العجز ومن ثم فليس على المدعى بعد ذلك أن يبين فى صحيفة دعواه ماهية الخطأ الواقع من مقاول التفريغ أو يقيم الدليل عليه لأنه ما دام الأخير قد تسلم البضاعة من الناقل بغير إبداء تحفظات فإن هذا الاستلام يعتبر قرينة على أنه تسلمها بالمطابقة لما هو مبين بسند الشحن ولا يستطیع التخلص من المسئولية إلا بنقض هذه القرينة بالدليل العكسى .

٤٩٧ - لمن يكون تسليم البضائع ، التسليم لصاحب الحق في البضاعة :

بعد تفريغ البضائع تأتي مرحلة تسليمها لأصحاب الحق فيها ، وتقول المادة ٢٢٣ إن على الرّبان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسليمها . وحامل السند الشرعي هو المحرر باسم السند أو المحال إليه إن كان السند إسمياً ، وحامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض (أى لم يذكر فيه اسم المظهر إليه) ، والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه (م ٢٠٤) .

ويلاحظ أن التسليم - والحقوق الأخرى - حق للمستفيد من سند الشحن المحدد على النحو المتقدم ، دون إعتبار لما إذا كان مالكاً للبضاعة او كانت ملكاً شخصاً آخر ، لأن السند يمثل حيابة البضاعة وليس ملكيتها ، ومن يحوزه تكون له حيابة البضاعة ولو كانت ملكيتها لشخص آخر ، كما لو كان المستفيد من السند مرتتهناً فيكون التسليم واجباً له وليس للمالك ، خاصة وأن الموجر أو الناقل لا يعرف سوى سند الشحن الذي وقعه الرّبان .

هذا ، وتظل لسند الشحن قوته في تمثيل حيابة البضاعة مادامت لا تزال في حيابة من أصدر السند ، حتى تسلم كاملة لصاحب الحق فيها . وسند الشحن وإن كان يمثل في الأصل دليل الشاحن أو المرسل إليه قبل الناقل في شحن البضاعة أو حق تسليمها عند الوصول وهو ما يمثل الطابع الشخصي لوظيفة سند الشحن إلا أنه يعد أداة إئتمان فهو يمثل

= « وإذا كان يتعين على المفاوض عند إستلام البضاعة ان يحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمه منها فإذا رفضت إعطائه تلك الكتابة كان عليه ان يلجأ إلى القضاء بدعوى إثبات الحالة ويطلب نوب خبير لحضوره عملية الوزن وإثبات مقدار العجز او يلجأ إلى هيئة محايدة كهيئة الوزن لتتنب مندوباً من قبلها لمباشرة الوزن في حضوره ولكنه لم يفعل شيئاً من ذلك بل تسلم البضاعة وقام بوزنها في غير مواجهة للشركة الناقلة إعتماً على أنه كان قد يطلب من هذه الشركة قبل وصول السفينة ان تستعد لحضور عمليات الوزن فرددت عليه بالكتاب الذى اودعته حافظتها بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسئولة عن الوزن طبقاً لسند الشحن ، وهذا الاعتبار لا يشفع للمفاوض ان يقوم بمفرده بالوزن إذ كان يتعين عليه ان يلجأ للقضاء أو لهيئة اللويض لتنب من يقوم بالوزن فيحصل بذلك على دليل يصلح للاحتجاج به على الشركة الناقلة ويحفظ حقوق موكله المستورد » .

البضاعة المشحونة بذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة وإن كانت هذه الحيازة رمزية يتمثل فيها للطابع العيني لوظيفة السند .

« وإذا كان أصل سند الشحن الأدنى المندمجة فيه البضاعة يتم تداوله بطريق التظهير فإن الحق في إستلام البضاعة يكون للمظهر الأخير الحائز لأصله » .

نقض ٢٨ مارس ١٩٧٧ المجموعة عدد ٢٨-ص ٨٠١ .

- ولا يمنع من التسليم للمستفيد الشرعى من السند سوى الحجز التحفظي تحت يد الربان على حق المرسل إليه في المطالبة بإستلام البضاعة . والأصل أن الربان ليس له أن يفصل في صحة الحجز أو المعارضة تحت يده ، بل عليه أن يحترمها ، ويمتنع عن التسليم حتى يفصل القضاء في أمر هذا الحجز أو المعارضة . ولا تنطبق في هذا الخصوص - على الرأي الراجح - الأحكام الخاصة بالمعارضة في وفاء الأوراق التجارية لما بين الصورتين من خلاف جوهري ، لأن سند الشحن - على خلاف الورقة التجارية - لا يخول المستفيد منه حقاً في وفاء نقدي بل في المطالبة بإستلام بضاعة .

ولا يقبل الحجز إلا من دائني الشخص الذي له حق التصرف في البضاعة أثناء الطريق ، فهم دائنو الشاحن أو المرسل إليه تبعاً لما إذا كان السند محرراً باسم الأول أو باسم الأخير ، بصرف النظر عن مالكا البضاعة . ولذا فإن المعارضة أو الحجز تحت يد الربان لا يمنع أيهما من التصرف في البضاعة ومتى فعل ذلك فإن الحيازة تنتقل للمتصرف إليه ويفضل الحامل الجديد للسند متى كان حسن النية لا يعلم بواقعة الحجز أو المعارضة ، ويغلب على الحاجز لأن الأول يكون قد تلقى - بحسن نية - حيازة البضاعة .

التسليم لوكيل المرسل إليه (وكيل الشحنة) :

٤٩٨ - يتطلب التسليم للمرسل إليه إجراءات طويلة يستلزمها التحقق من البضاعة ، والمناقشة في حالتها ، مما قد يرهق المرسل إليه : لذلك قد يعتمد هذا الأخير إلى تعيين وكيل عنه ويكتفى بتظهير سند الشحن

إليه تظهيراً توكلياً (أو يظهره على بياض أى بمجرد التوقيع)، فيتقدم هذا الوكيل إلى الربان مقتضياً منه التسليم على أن يتقيد بحقوق موكله وإلتزاماته. وقد يعمد المرسل إليهم إن كانوا متعددين إلى تعيين وكيل واحد مشترك ليقوم عنهم بالعمليات التي يقتضيها استلام البضائع، ثم يعود هذا الوكيل فيسلم البضاعة إلى موكله طبقاً لعقد الوكالة المبرم بينهم. ويسمى هذا الوكيل أمين الحمولة Conigataire de la cargaison ويكون التسليم بين يديه مبرئاً لئمة الناقل ما دام هذا الوكيل كان حائزاً لسندات الشحن^(١)

وقد يحدث أن يكون وكيل الشحنة هذا وكيلاً عن الشاحن نفسه لا عن المرسل إليه، ويكون ذلك مثلاً إذا شحنت كبيرة لم يتمكن الشاحن من بيعها كلها أثناء الطريق بل باعها مجزأة إلى أشخاص مختلفين، فإنه في هذه الحالة لا يستطيع التصرف في سند الشحن الذي يمثل البضاعة كلها، لذلك فإنه يعطى كلا من المشتريين أمر أو إذن تسليم Delivery Order، وهو أمر موجه من الشاحن البائع إلى وكيله بأمره بتسليم المستفيدين من هذا الأمر كمية البضاعة المعينة فيه. وتلزم التفرقة بين أمر التسليم هذا وسند الشحن: فالأول لا يخول صاحبه أى حق على البضاعة ولا يلزم الربان فى شيء لأنه لم يوقع عليه، وإنما تنحصر قوته فقط فى مسئولية الشاحن الذى أصدره، ووكيله الملزم بتنفيذه.

٤٩٩ - التسليم بواسطة وكيل عن الناقل غير الربان (الوكيل البحرى):

الأصل أن الربان هو الذى يقوم بتسليم البضاعة إلى أصحاب الحق فى استلامها، إلا أن العمل يجرى - إذا كانت الحمولة مرسلة إلى أشخاص متعددين - على أن يقوم بذلك وكيل عن الناقل هو الوكيل البحرى، وقد رأينا أن شرط التسليم «تحت الروافع» يلزم المرسل إليه بإستلام البضاعة تحت روافع السفينة، كما رأينا أن شرط التفريغ التلقائى يجيز للربان إذا لم يتقدم المرسل إليه فى وقت مناسب - بعد إخطاره بالاستلام - أن يفرغ الحمولة على نفقة المرسل إليه، وذلك بافتراض أن التفريغ على المرسل إليه.

(١) نقض ١١ يونية ١٩٧٥ مجموعة النقض عدد ٢٦ من ١١٩٧ ١٢ أبريل ١٩٧٦ عدد ٢٧

٥٠٠ - التسليم لمصلحة الجمارك :

لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي وفاء الرسوم المستحق عليها ، ومن ثم لا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به نمة الناقل قبل المرسل إليه ، (نقض ٣ ديسمبر ١٩٨١ ، (نقض ٢٠ يونيو ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ١٣٨٤).

(٢٧ يونيو ١٩٧٦ المجموعة ١٩٧٧ ، ١٢ أبريل ١٩٧٦ المجموعة ٢٧ ص ١٣٨٤ ؛ ٣ ديسمبر ١٩٨١).

«وقضت محكمة النقض في خصوص مسؤولية مصلحة الجمارك» :

« أن مصلحة الجمارك إذ تتسلم البضائع المستوردة وإذ تستبقيها تحت يدها حتى يوفى المستورد الرسوم المقررة لا تضع اليد على هذه البضائع كمودع لديه متبرع بخدماته لمصلحة المودع بل تحتفظ بها بناء على الحق المخول لها بمقتضى القانون ابتغاء مصلحة خاصة بها وهي وفاء الرسوم المستحقة ، ومن ثم فإنه في حالة فقد البضائع لا يجوز التحدى بأحكام عقد الوديعة وبأن مسئوليتها لاتعدو مسؤولية المودع لديه بلا أجر وذلك لانتهاء قيام هذا العقد الذى لا يقوم إلا إذا كان القصد من تسليم الشيء أساسا هو المحافظة عليه ورده للمودع عند طلبه ، فإذا كانت المحافظة على الشيء متفرعة عن أصل آخر كما هو الشأن فى الرهن الحيازى انتفى القول بوجوب تطبيق أحكام عقد الوديعة ».

(نقض ٨ ديسمبر ١٩٥٥ مجموعة النقض عدد ٦ ص ١٥٤٥).

- « عقد النقل البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضى وتنتهى معه مسؤولية الناقل البحرى عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً ذلك أن التزام الناقل التزام بتحقيق غاية هي تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه ، ولا يغنى عن ذلك تسليم البضاعة إلى مصلحة الجمارك إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول

لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي وفاء الرسوم المستحقة عليها ويظل الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها ولا ترتفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن العجز أو التلف كان بسبب أجنبي لا يبله فيه أو بقوة قاهرة طبقاً لنص المادة ١٦٥ من القانون المدنى وإن خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون .

(الطعن رقم ٦٣٣ لسنة ٨١ ق جلسة ١٩٨١/١٢/٧) .

(الطعن رقم ١١٨٩ لسنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٦/١٢/١٥) .

ـ مؤدى نظام تسليم صاحبه هو أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس فى هذا النظام ما يجعل مقالو التفريغ نائباً عن المرسل إليه فى الاستلام ، وإن التزم الحكم المطعون هذا النظر وأقام قضاءه على أن مقالو التفريغ لا يتعتبر نائباً عن المرسل إليه فى استلام الرسالة لخلو عقد المقابلة من هذه الإنابة ورتب على ذلك أن عملية تفريغ الرسالة جزء متمم لعملية النقل فلا تنتهى بها مسؤولية الناقل . فإن النعى على الحكم المطعون فيه بما ورد بأسباب الطعن يكون على غير أساس^(١) .

(الطعن رقم ٥٩١ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٤/١٦) .

ـ ولا يرتبط استلام البضاعة عند الوصول بالتغيير المادى لمكانها ، وإنما هو يترتب على اتفاق الطرفين . ويحسم هذا الاتفاق أمر التسليم الذى يعطيه الناقل للمرسل إليه ليتلقى حيازة البضاعة من مقالو التفريغ ، وبالتالي فإن الأضرار الحاصلة بعد استلام هذا الأمر تظل على المرسل إليه وبالتالي على مؤمنه الذى حل محله مادامت الدعوى مقصورة على الناقل البحرى .

اكس ٣١ مارس ١٩٨٧ بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ١٢٣ .

(١) وتفريغ البضاعة من السفينة إلى الصنادل بميناء الوصول عمل مادى لا يدل بذاته على تمام التسليم الفعلى للبضاعة .

(نقض مصرى الطعن رقم ١٥٣٦ لسنة ٥٣ ق جلسة ١٩٨٩/٣/٢٧) .

وقضت محكمة النقض فى حكم جديد لها : ذلك أن التسليم الذى تنتهى به مسئولية الناقل البحرى هو التسليم القانونى *delivrance* الذى يتميز عن التفريغ ، وهو مجرد عملية مادية هو التسليم الفعلى للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانونا أو اتفاقا بعد تمكنه من فحصها ومعاينتها للتحقق من حالتها وعلاماتها وما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف ، ومن ثم لا يعد تسليمنا مبررا لزمة الناقل ايداع البضاعة مخازن الجمارك أو المستودعات العامة حتى لو اتفق فى سند الشحن على ذلك لأن مصلحة الجمارك وفق قانونها لا يمكن أن تكون نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة لما يترتب على هذه النيابة من التزامات وتبعات لا تتفق مع طبيعة عملها كادارة حكومية تقوم بمراقبة الواردات والصادرات والاشراف على دخولها أو خروجها من البلاد وتحصيل ما قد يكون مستحقا عليها من رسوم جمركية ، وهى إذ تقوم باستلام البضاعة إنما تقوم بذلك بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتقاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى استيفاء الرسوم المستحقة ومن ثم لا ينقض عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه حتى ولو تضمن سند الشحن الاتفاق على انتهاء مسئولية الناقل بإيداع البضاعة الجمارك والمخازن العامة لأن فى ذلك وطبقا لما تقدم اعفاء من المسئولية يقع باطلا بطلانا مطلقا .

نقض الطعن رقم ١٤٩٨ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٨ يناير ١٩٨٨ .

٥٠١ - أساس حق المرسل إليه فى المطالبة باستلام البضاعة :

سبق أن رأينا أن المرسل إليه يعد طرفا ثالثا فى عقد النقل على اعتباره عقدا ثلاثى الأطراف ، إذا أراد ذلك ، وأن محكمة النقض أخذت بهذا التكييف عندما قالت أن حامل سند الشحن يعد طرفا ذا شأن فى عقد النقل باعتبارها صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حين يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به^(١) .

(١) نقض ٢٦ يونيه ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١٥٤٨ و ١٥٥٢ ، نفس المرجع السنة ١٨ ص ٣٠٠ : نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ للمجموعة ١٦ ص ٢٢١ : و ١٧ يونيه نفس المرجع ص ٧٧٨ .

ويأخذ القانون بذلك عندما يقرر أن المرسل إليه إذا قبل تسلم البضاعة الزم بأجرة النقل وبالمبالغ الناشئة عن عقد النقل (م ٢١٩ وم ٢٢٦) وأن له رفع دعوى المسؤولية على الناقل لهلاك البضاعة وتلفها (م ٢٢٧).

ويعتبر أساس حقه في المطالبة باستلام البضاعة مقابلا لالتزامه بدفع الأجرة، وكلاهما يستمد من عقد النقل، أي من سند الشحن (المنكوة الايضاحية للقانون تحت رقم ١٥٩).

- والأصل أن يتمتع على الربان تسليم البضاعة إلا في نظير تلقيه سند الشحن ممن يتقدم طالبا البضاعة، «ويعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك» (م ٢٢٤).

٥٠٢ - التزام بين حملة نسخ سندات الشحن : أولا (قبل التسليم) :

١ - قدمنا أن يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل (م ٢٠٢/٣).

٢ - فإذا تقدم حامل نسخة من سند الشحن إلى الربان إعطاه البضاعة ولم يجز له - ولم يلزم - بالانتظار حتى تتجمع لديه النسخ كلها .

٣ - وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا على تظاهرات النسخ الأخرى، لأن المظهر - وقد ظهر أحدها أولا - يكون قد استنفد حقه في البضائع وبذلك يكون تظهيره اللاحق واردا على بضائع ليست ملكا له ولاحق له في إعطاء غيره حقا عليها .

٤ - أما إذا تقدم للربان عدة حملة لسندات شحن على نفس البضاعة وكانت تظهيراتهم في تاريخ واحد امتنع عليه الفصل بينهم وأودع البضائع لدى أمين وطلب منهم اللجوء للقضاء، والقضاء يقسمها بينهم قسمة

غرماء لأنه لا افضلية لأحدهم ، وهذا الرأي قال به الأستاذ وقال مشبهها كلا منهم بمن يحصل على مفتاح مخزن فيه بضاعة صب ، فكل منهم له حق فيها على الشيوع .

٥٠٣ - ثانيا : التزام بعد التسليم :

إذا سلم الربان البضاعة لأول متقدم شرعى بنسخة من السند برئت ذمته أمام حملة النسخ الآخرين لأنه ملزم بتسليم البضاعة له وإلا انعقدت مسؤوليته ، وذلك بعكس ما إذا كان المطالب هو الشاحن نفسه ولم يكن بيده سند الشحن فليس للربان أن يستجيب بتسليم البضاعة اليه وإلا تعرض للمسئولية قبل حامل السند .

ولكن بالنسبة للنزاع فيما بين هؤلاء المستفيدين يمكن تصور فرضين : الأول ، أن يكون من تسلم البضاعة هو صاحب النسخة التى تحمل أول تظهير ، وهنا لا صعوبة إذ تبقى البضاعة فى حيازة من تسلمها ؛ والثانى ، ألا يكون المستلم هو صاحب أول تظهير ، فهذا الشخص الذى انتقلت اليه الحيازة بأول تظهير لا يحوز البضاعة حيازة فعلية ، ولذا تبدو الصعوبة . فهل يقال أن الحامل الأول وقد حاز البضاعة بالتظهير الأول يفضل على الحائز الفعلى لأن حيازة الأول سابقة على حيازة الثانى والفرض أن كليهما حسن النية ، وعلى ذلك يكون لصاحب التظهير الأول أن يسترد البضاعة ممن تسلمها فعلا ؟ أم هل نقول له مادام المستلم الفعلى حسن النية وحيازته مستندة إلى سبب صحيح فهو يفضل على الحائز حيازة رمزية أى الذى لا يحوز إلا سند الشحن ؟ ..

أرى أنه مع التسليم بأن الشاحن ليس له حق التصرف فى البضاعة بعد سبق تصرفه فيها وأن تصرفه يكون لذلك صادرا من غير مالك إلا أنه يعتبر مع ذلك سببا صحيحا إذا أضيف اليه شرطا الحيازة وحسن النية جاز للمستلم الفعلى أن يتمسك به باعتباره سببا من أسباب الملكية أو الحيازة السليمة .

ويلاحظ أن الربان يحوز البضاعة لحساب المستفيد من سند الشحن الذى عليه أول تظهير فإنه بخروج هذه الحيازة من يد الربان لم يعد الحامل الأول حائزاً ويكون فى مركز أضعف من مركز الحامل المتأخر الذى استلم فعلاً . وهذا الحل الأخير رغم وجاهته من الناحية القانونية (م ٢٣ - النقل البحرى)

فإنه يضعف من قيمة سند الشحن الائتمانية ويساعد على الغش . ولكن تسنده المادة ٩٥٤ من التقنين المدنى التى تنص على أن « تسليم السندات المعطاة عن البضاعة المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها - على أنه إذا تسلم شخص هذه المستندات وتسلم آخر البضاعة ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضاعة » .

إثبات الاستلام :

٥٠٤ - طبقاً للمادة ٢٢٤ بعد تسليم نسخة سند الشحن - التى سلمت للشاحن عند الشحن إلى الناقل دليلاً أو قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها ، وهى قرينة بسيطة لكل شخص أن يثبت ما يخالفها ، ولكنه إثبات صعب لأن الأصل هو قيام القرينة . وهذا الإثبات جائز بكل الطرق . والحاصل عملاً أن سند الشحن لا يسلمه الى الربان بل إلى وكيل السفينة الذى يحوز البضاعة فى مخازن الجمرک وفى نظير سند الشحن يعطى المرسل إليه أمراً أو اذنًا بتسليم الكمية الواردة به موجهها إلى الجمرک فكان المرسل إليه يتجرد من السند قبل أن يتسلم البضاعة فعلاً وفى نظير ورقة موجهة إلى شخص آخر .

فإذا كان الناقل قد أصدر أذن تسليم بعد الشحن وقبل وصول البضاعة فإن حيازته لسند الشحن لا تغنى ولا تفيد تسليمه البضاعة للمرسل إليه لأن سند الشحن يذكر فيه واقعة إصدار أذن التسليم (م ٢١٢) . فعلى الناقل أن يسترد أذن التسليم التى سبق اعطاؤها ، من صاحب الحق فى استلام البضائع .

وإذا لم يحضر صاحب الحق فى استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها فأودعها الناقل - بأذن القاضى - لدى أمين فإن الإيصال الصادر من هذا الأمين والذى تلقاه الناقل منه يغنى الناقل فى إثبات ما أودعه لديه بالأوصاف الواردة به (م ٢٢٦) .

٥٠٥ - وقت الإستلام :

١ - إذا لم يتضمن سند الشحن « شرطاً خاصاً » فإن على الربان أن يقوم بتفريغ البضاعة وتسليمها على الرصيف ، فإن تقدم المرسل إليه

لاستلامها وإستلمها ففى هذه اللحظة يعتبر التسليم تاماً ، أما إن لم يتقدم المرسل إليه وأودعها الربان لدى أمين لحين تسليمها للمرسل إليه فلا يتم التسليم عندئذ إلا عندما يتسلمها فعلاً المرسل إليه أو وكيله^(١).

وإذا كانت البضاعة تمر أولاً بالجمرك فلا يعتبر التسليم قد حصل إلا متى خرجت من الجمرك إلى المرسل إليه أو وكيله فى الاستلام .

٢ - إذا تضمن سند الشحن « شرط التسليم تحت الروافع » فإن التسليم يجب أن يتم على ظهر السفينة بوضع البضاعة تحت روافعها حيث يتسلمها المرسل إليه وينتهى عقد النقل عندئذ ، ويكون على المرسل إليه تفريغ البضاعة ، فإن لم يتقدم المرسل إليه وقام الربان بتفريغ البضاعة فإنه يقوم بذلك على نفقة المرسل إليه ولحسابه ، ولكنه يظل مسئولاً عن البضاعة ويظل العقد ممتداً إلى أن يتسلمها المرسل إليه فعلاً ولذلك يعتبر الشخص الذى تودع البضاعة لديه إلى وقت تسليمها وكيلاً عن الناقل ويسأل هذا عن أخطائه قبل المرسل إليه .

٣ - إذا تضمن سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع وكذلك « شرط التفريغ التلقائى » ، فلا يتغير الوضع بالنسبة لتحديد وقت الإستلام ، أى أن التسليم لا يتم إلا عندما يتقدم المرسل إليه أو وكيله فعلاً لتسلم البضاعة تحت روافع السفينة ، فإذا لم يتقدم للاستلام فإن للربان - كما سبق - أن يقوم بتفريغها لحساب المرسل إليه ، ويعتبر شرط التفريغ التلقائى توكيلاً من المرسل إليه للربان فى التعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ ، ولذلك لا يسأل الربان عما يصيب البضاعة بعد إعطائها لهذا المقاول لأن مسئولية الربان تنتهى بمجرد هذا الاعطاء ، وفى ذلك تختلف هذه الحالة من الحالة السابقة ، ولكنها تشترك معها فى أن الإستلام لا يتم

(١) لا ينتهى عقد النقل إلا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ومن ثم فإن إنزاع الناقل لا ينقص بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر بإستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلاً فإن الناقل يكون مسئولاً عن سلامتها ، وإنما يكون له إذا شاء التخلص من هذه المسئولية فى حالة إمتناع المرسل إليه عن إستلام الأشياء أن يلجأ إلى محكمة العواد الجزئية لإثبات حالتها والأمر بإياداعها لحد المخازن أو للإنزاع له ببيع جزء منها . بقدر اجرة النقل وفقاً للمادة ١٠٠ من قانون للتجارة ، (نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١٩٢٦) .

والعقد لا ينتهى إلا عند تسليم البضاعة للمرسل إليه فعلاً ، ولا يعتبر إعطاء البضاعة لمقاول التفريغ تسليماً إلا إذا كان موكلأً فى ذلك صراحة من المرسل إليه ومزودأً منه بسندات الشحن اللازمة التى تمكنه من مطالبة الریان بالبضاعة نيابة عن صاحب الحق فى إستلامها ، ومن تقدير حالتها ، وإبراء الناقل من مسئوليته عنها أو التحفظ وإجراء اللازم لحفظ دعوى المسئولية إن كان لذلك محل^(١).

٥٠٦ - إمتناع المرسل إليه عن الإستلام :

إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلّم البضائع أو حضر وإمتنع عن تسلمها ، أو أداء أجره للنقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل كان أمام الناقل طريقان :

- إذا لم يكن شىء مستحق له جاز له أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى .
- وإذا كان له مستحقات على البضائع جاز له أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية - فوق الإذن بالإيداع - الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة ؛ (م ٢٢٦) .

- ويحدد القاضى طريقة البيع .

وهذه النص مقصور على المبالغ الناشئة عن النقل فلا يمتد إلى غيرها ، مما يتحمله الناقل عن عمل غير النقل كالتأمين على البضاعة .

- ويكون للناقل حق حبس الثمن لىباشر عليه إمتيازاً (م ٢٢٦ / ٢) ، لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل .

وهذا الإمتياز يستوى بإمتياز المبالغ المنفقة فى سبيل حفظ المال ، والنص على هذا الإمتياز يسهل للناقل الحصول على حقوقه لأن حبس الثمن وحده لا يعطيه إمتيازاً على المال المحبوس ، ولكن النص اعطاه هذا الإمتياز .

(١) انظر الهامش فى الصفحة السابقة .

وتقول المذكرة الإيضاحية :

٥٠٧ - وتكلمت المواد من ٢٢٣ إلى ٢٢٦ فى أحكام تسليم البضاعة عند الوصول ، والقاعة الأساسية فى هذا المقام أن التسليم يجب أن يقع للحامل الشرعى لنسند الشحن ، وقد يسر المشروع الأمر على الربان بالمادة ٢٠٤ التى تعين من هو الحامل الشرعى للنسند ويقوم تسليم البضاعة إلى وكيل الشحنة مقام تسليمها إلى الحامل الشرعى لأنه وكيله فى هذا الخصوص . ويعتبر تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على أنه قام بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى تسليمها ، ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بالدليل العكسى .

وإذا تزامم على تسليم البضاعة من الربان جملة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول ، فالغالب ألا يكلف الربان نفسه عناء البحث عن يكون صاحب الأفضلية فى تسليم البضاعة فيقوم بإيداعها عند أمين ويكلفه بتسليمها إلى من يتقدم - بحكم - يعطيه الحق فى تسليمها . وإذا تقدم حملة النسخ إلى الربان تبعاً - وهو الفرض الغالب فى العمل - فإنه يبرئ ذمته بتسليم البضاعة للحامل الذى يتقدم إليه أولاً . ويتضح من ذلك أن التزامم على التسليم لا يهم الربان ولا يؤخره عن التخلص من البضاعة لإستئناف السفر ، وإن المنازعة الحقيقية بين حملة النسخ هى من طبيعة قانونية فحسب ، وقد واجهتها المادة ٢٢٥ بالتفرقة الآتية :

وإذا وقع التزامم والبضاعة لا تزال عند الربان أو عند الأمين الذى سلمها له ، فالأفضلية لحامل النسخة التى يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى ، لأنها أولى النسخ التى أطلقت فى التداول ، وقد نقل التظهير الذى وقع عليها ملكية البضاعة إلى المظهر إليه فوقع تظهير النسخ الأخرى على بضاعة ملكية البضاعة إلى ذمة المظهر .

وإذا وقع التزامم بعد أن يكون الربان قد سلم البضاعة لأول حامل تقدم إليه ثم ظهر حامل آخر تحمل نسخته تظهيراً سابقاً على تظهير الحامل الذى تسلم البضاعة ، فالأفضلية لهذا الأخير لأنه يحوز البضاعة فعلاً ، فإذا كان حسن النية جاز له التمسك بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، ويتفق هذا الحل وما قضت به المادة ٩٥٤ من القانون المدنى التى ترجع حق من تسليم البضاعة على حق من تسليم مستنداتهما فقط .

وتصدت المادة ٢٢٦ للفرض الذى لا يحضر فيه المرسل إليه لتسلم البضاعة ، أو يحضر ويمتنع عن التسلم لعة أو لأخرى ، أو يمتنع عن دفع الأجرة وغيرها من المبالغ المستحقة بمناسبة النقل ، وكلها فروض تستلزم إتخاذ إجراء سريع لكيلا تظل السفينة قابضة على رصيف الميناء فى إنتظار وصول صاحب الشأن فى البضاعة ليتسلمها أو لينفع المبالغ المستحقة عليها . وبفعاً لهذا الضرر أجاز النص للناقل أن يستصدر أمراً من قاضى الأمور الوقتية بإخراج البضاعة من السفينة وإيداعها عند أمين ، كما أجاز له أن يطلب بيعها لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة عليها . وضمناً لحقوق الناقل قرر له النص إمتيازاً على ثمن البضاعة .

٥٠٨ - حالة تقديم خطاب لضمان غياب سند الشحن :

قد يتقدم المرسل إليه إلى الناقل بدون سند الشحن اللازم لكى يتسلم البضاعة ، مثلاً تكون البضاعة قد وصلت قبل مستنداتها ويرغب المرسل إليه فى إستلامها ، فيتعذر عليه ذلك لأن الناقل لا يسلمها له إلا نظير سند الشحن ، فقد يعرض الناقل للمسئولية إذا إتضح أن المتقدم إليه ليس هو الحامل الشرعى لسند الشحن أو أن البضاعة قد انفق عليها فضلاً عن أجرتها مبالغ أخرى ، لذلك يطلب الناقل أو وكيله خطاب ضمان من بنك يضمن للناقل هذه الحقوق فيما لوتبين فيما بعد وجودها . ولا يقبل أن يصدر الخطاب من المرسل إليه لأنه عندئذ لا يضيف جديداً من الضمان للناقل . بل يجب صدوره من بنك^(١) يضمن للناقل تسليمه المستندات عندما يتسلمها المرسل إليه الذى لا يحمل سند الشحن ويتعهد البنك بدفع جميع المبالغ المترتبة على تسليم البضائع للمرسل إليه والذى لا يحمل سند شحن والذى تقدم للناقل^(٢) .

(١) يوناسيس فى D.M.F. ١٩٨٦ من ٨٧ رقم ٤٠ .

(٢) انظر كتابى خطابات الضمان المصرفية ، للقاهرة ١٩٩١ رقم ٢٧ من ٢٩ و Tetley, Contre-lettres d'indemnité et lettres de garantie, D.M.F. 1988 p. 258. Yves Lucas, La lettre de garantie pour défaut connaissance, D.M.F

المبحث الثانى تنفيذ العقد من جانب الشاحن المطلب الأول الالتزام بدفع الأجرة

ما هى الأجرة :

٥٠٩ - أجرة النقل هى المقابل للخدمة التى يقوم بها الناقل لنقل البضاعة إلى الميناء المعين فى العقد والتى تستحق على البضاعة ، فإذا فشل فى ذلك فلا أجرة . هذا هو الأصل .

وهى تفترق عن مبالغ أخرى تنفق بمناسبة النقل ، كالمبالغ التى يقرضها الربان للشاحن ، أو ينفقها للمحافظة على البضاعة ، وهى تلحق بالأجرة فى الحكم ، وتسمى ملحقات الأجرة .

وتحدد الأجرة بطرق كثيرة ، فهناك الأجرة بالطن الحجمى أو بالوزن أو بعدد الطرود أو حسب الوزن المسلم ، وهناك الأجرة المدفوعة مقدماً ، والأجرة المستحقة أياً كانت الحوادث .

وليس كل ما يدفعه الشاحن يعتبر أجرة بالمعنى الدقيق ، لذلك لزم التفريق بين الأجرة وغيرها ، وتبدو أهمية هذه التفرقة فى أن إلتزام دفع الأجرة يختص بأحكام تخرج فى كثير من الأحوال على القواعد العامة ، وأهمها التقادم ، والإمتياز الذى يضمن الأجرة . وما دامت الأجرة هى مقابل تنفيذ إلتزام المجهز بالنقل ، لذلك لا يعتبر من قبيل الأجرة دين الناقل لدى الشاحن عن التأمين الذى يبرمه الناقل لحساب الشاحن على البضاعة .

وقد تضمنت المادة ١/٢٠٨ بحرى نصاً خاصاً بتحديد الأجرة فى حالة لا يمكن القول فيها أن هذا التحديد مصدره العقد أو العرف ، تلك هى حالة من يشحن بضاعة بغير علم الناقل أو الربان ، فإن الربان إذا لم يقم بإخراجها من السفينة وهو فى ميناء الشحن فإن له أن يتقاضى أجرتها بما يعادل ما يدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض .

٥١٢ - إستحقاق الأجرة :

١ - مادام تنفيذ الإلتزام ببفع الأجرة هو مقابل تنفيذ الإلتزام بالنقل فلا تستحق أجرة إذا هلكت البضائع تماماً أو وصلت بغير حالتها (كطوب وصل تراباً أو بلع وصل سائلاً) ، سواء كان ذلك بقوة القاهرة أو إهمال الناقل . ففي الحالتين لا يستحق أجرة ، وإذا كانت قد دفعت فسترد ولكن الحالتين تختلفان ، ففي حالة القوة القاهرة ينفسخ العقد ويسقط دين الأجرة ونقف عند ذلك ، أما في حالة إهمال الناقل فينفسخ العقد ويسقط دين الأجرة ويطالب الناقل بتعويض الشاحن أو المرسل إليه (أيهما أصابه الضرر على ماسنرى) ، كما أنه في حالة القوة القاهرة تسترد الأجرة المدفوعة مقدماً إلا إذا وجد شرط بإستحقاق الأجرة أيأ كانت الحوادث الذي سنعرض له ، في حين أنه إذا كان هلاكها بإهمال الناقل فلا يعمل هذا الشرط وتسترد الأجرة المدفوعة مقدماً ولو كان هناك الشرط المذكور .

٢ - تستحق الأجرة ولا يبرأ منها الشاحن أو المرسل إليه منها ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر ، (م ٢١٩ / ٢) على خلاف الحالة السابقة ، وأياً كان سبب التلف أو النقصان ، قوة القاهرة أو إهمالاً ، فالأجرة تدفع ويكون لصاحب الشأن أن يقاضى بالتعويض .

٣ - تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأى صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة ، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارة البحرية المشتركة (م ٢٢٠) ، والسبب في ذلك أن هذه التضحية لا تعتبر خطأ من الربان ، ولأن الشاحن سيحصل على مقابل بضاعته بقدر مساهمة السفينة والشحنة في قيمتها عند تسوية الخسارة المشتركة .

٥١٠ - مدى ارتباط إلتزام الأجرة بإلتزامات الناقل :

القاعدة أن الأجرة إذا تحددت لم يكن لأى من الطرفين بمفرده الرجوع في تحديدها لزيادة ولا نقصاً ولا إلغاء ، وهذه قاعدة عامة لا تخص عقد النقل البحرى بالذات ، وقد حرصت بعض نصوص القانون على النص عليها صراحة (المادة ٢٢٠ و ٢٢١ بحرى) . وتطبيقاً للأصل المتقدم ، إذا تخلف الناقل عن تنفيذ إلتزاماته جاز للشاحن أو المرسل إليه أن يمتنع

بدوره عن تنفيذ إلتزامه بدفع الأجرة (المادة ١٦١ مدنى) . كما يكون له أن يطلب إلى القاضى إرغام الناقل على تنفيذ إلتزامه أو فسخ العقد (المادة ١٥٧ مدنى) ، وعلى ذلك فإن لم ينفذ الناقل إلتزامه بنقل البضاعة وتوصيلها سالمة كما تسلمها إلى ميناء الوصول جاز للمرسل إليه أن يمتنع عن دفع الأجرة وأن يطالبه بالتعويض (م ٢٢١ ، ٢١٩/٣ بحرى) ، وسنعود إلى ذلك .

٥١١ - الملتزم بدفع الأجرة :

١ - يلتزم بدفع الأجرة الشاحن ، ويبفعها مقدماً . هذا هو الأصل الذى تشير إليه المادة ١/٢١٩ عندما ذلك أن يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل . وهو يلتزم بها أيضاً إذا كانت مستحقة عند الوصول ولكن المرسل إليه رفض إستلام البضاعة ولم يكف ثمن البضاعة لأدائها كاملة .

٢ - وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول ، إلتزم أيضاً بأدائها كل من له حق فى تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها .

على أنه إذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول إفتراض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن . ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أوجزأ منها لا يزال مستحقاً ويعبتر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢/٢١٩) .

٣ - إذا إمتنع المرسل إليه عن دفع الأجرة وتسلم البضائع أو لم يحضر (وكانت مذكوراً فى السند أنها لازالت مستحقة) وكان للربان أجرة جاز الإلتجاء إلى قاضى الأمور الوقتية بطلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء أجرته ، على ما تقدم :

٥١٣ - نقول المذكرة الإيضاحية :

أما الإلتزام بدفع الأجرة فقد فصلت المواد ٢١٩ إلى ٢٢١ بعض وجوهه فإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول ، فلا يلزم بأدائها الشاحن وحده وإنما يلتزم بها المرسل إليه أيضاً إذا قبل البضاعة ومصدر الإلتزام هو سند الشحن . وإذا لم يذكر فى السند أن الأجرة أوجزأ منها مستحق

عند الوصول ، فالمفروض أن الناقل قبضها كاملة من الشاحن ، وهي قرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن ، قاطعة مطلقة بالنظر إلى الغير حسن النية . ويعتبر المرسل إليه من الغير في هذا المقام بدوره . وتستحق الأجرة عن البضائع التي يقرر الربان القاءها في البحر مع مراعاة أحكام الخسارات المشتركة وإذا هلكت البضاعة فلا تستحق الأجرة . وأما تلف البضاعة أو نقص كمياتها أو قيمتها أثناء السفر فلا يبرر الامتناع عن أدائها بأكملها . والهالك المبريء من دين الأجرة هو الذي يقع بقوة قاهرة أو بإهمال ، الناقل ، فإذا كان بفعل الشاحن أو بسبب عيب في البضاعة فلا اثر له في تنفيذ الالتزام بدفع الأجرة . بل أن المادة ٢٢٢ تقيم الشاحن في هذه الفروض مسئولاً أيضاً عن تعويض الضرر الذي يصيب السفينة والبضائع الأخرى المشحونة عليها . وكتابى طبعة ١٩٨٧ رقم ٢١١) .

٥١٤ - شرط استحقاق الأجرة في جميع الحالات :

يقصد بهذا الشرط أن الأجرة تستحق للناقل ولو لم تصل البضاعة وتسلم لصاحبالحق فيها متى كان ذلك راجعاً إلى سبب أجنبي عن الناقل . فالأصل في هذه الحالة أن لا تستحق للناقل أجرته ويكون هدف الشرط أن هو الخروج عن هذا الأصل لصالح المؤجر ، وهذا الشرط صحيح .

ولا يلزم أن يفرغ هذا الشرط في عبارة خاصة ، بل يمكن التفتيش عنه في عبارات الطرفين . فهو يستفاد مثلاً من النص في السند على حساب الأجرة على أساس قدر البضاعة وقت الشحن ، ولكنه لا يفهم من وجود شرط أو سبب بإعفاء المؤجر الناقل من المسؤولية عن أخطأ تابعيه : إذا أن هذا الشرط الأخير لا علاقة له بدين الأجرة وإنما هو - طبقاً للرأى الغالب - يجعل من أخطاء التابعين سبباً أجنبياً عن الناقل يقطعه علاقة التبعية فلا يسأل الناقل عنها ، ويقتصر أثره على ذلك ، أى أن الشاحن يبرأ من نفع الأجرة ولكن لا يكون له أن يطالب الناقل بأى تعويض : وبعبارة أخرى فهو يبرئ الناقل من المسؤولية ولكن لا يخوله فوق ذلك الحق في الأجرة الذي يسقط بحكم القواعد العامة ، فهو درع يحميه من المسؤولية ولكنه ليس سيقاً يطالب به بالأجرة .

هذا وإذا لم يمكن تقرير وجود الشرط عن طريق تفسير العقد فلا يمكن القول به إستناداً إلى العرف ، ذلك أن العرف جرى على إشتراطه ولكنه لم يجز على إفتراضه .

ويرتب الشرط أثره ، أى يبقى الإلتزام بدفع الأجرة بغض النظر عن مصير البضاعة المشحونة ، سواء نفذ العقد بنقلها أو لم ينفذ ، بشرط أن تكون البضاعة قد شحنت وأن لا يكون عدم التنفيذ راجعاً إلى خطأ الناقل أو خطأ أشخاص يسأل عنهم .

الفرع الرابع

مسئولية الناقل

المبحث الأول

عموميات

تقول المذكرة الإيضاحية :

٥١٥ - ثم إنتقل المشروع إلى مسؤولية الناقل ، وإستحدث فى هذا المجال نظاماً للمسئولية يختلف عن النظام الذى أخذت به إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ التى - وإن أزال جانباً من الغبن عن الشاحنين لاسيما بإبطال بعض وجوه شروط الإعفاء من المسؤولية مرددة فى ذلك أحكام قانون هارتر الأمريكى - فقد ظلت فى جوهرها متأثرة بالمبادئ التى استقرت فى التشريع الانجليزى فى وقت كان الاسطول التجارى البريطانى سيد أساطيل العالم والمحتكر - أو يكاد - لمعظم عمليات النقل البحرى الدولى ، الأمر الذى يفسر لماذا جاءت هذه المبادئ فى صالح الناقلين مقتررة فى حماية الشاحنين . ويبدو هذا الطابع الانجليزى فى الاتفاقية ليس فقط فى أسلوب صياغتها أو فى المصطلحات التى إستعملتها ، وإنما فى تحيزها الواضح للناقلين بتمكينهم من الافلات من المسؤولية بالاحتماء وراء عدد وفير من الدفوع والإعفاءات ولاسيما الإعفاء الخاص بالخطأ الملاحي الذى أسىء إستعماله فى العمل حتى صار ملاذ الناقلين كلما سدت أمامهم أبواب الدفوع والإعفاءات الأخرى ، الأمر الذى تندر به الفقهاء ، وضج منه الشاحنون ، ونادى الجميع بضرورة إصلاحه .

وغنى عن البيان أن إصلاح هذا الحال لم يكن بغية الدول الناقلة ذات الأساطيل التجارية الضخمة ، إذ كانت راضية عنه سعيدة به ، ولكن الإصلاح كان مطلب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية . وكان طبيعياً أن تتدخل هيئة الأمم المتحدة فى هذا الصراع لتهدئته باتفاقية جديدة تقيم العدل بين المصلحتين المتعارضتين ، فعهدت إلى لجنة قانون التجارة الدولية التابعة لها بإعداد مشروع هذه الاتفاقية ، وإستطاعت اللجنة بعد ما يقرب من سبع سنوات من العمل الجاد أن تعد مشروعاً أودعته خلاصة الفكر القانونى فى هذا المجال أخذة فى الاعتبار ما بلغه التقدم التكنولوجى فى الملاحة البحرية . وارضى المشروع الدول الناقلة والدول الشاحنة على السواء ، وتم إقرار هذه الاتفاقية الجديدة فى مؤتمر هامبورج بتاريخ ١٩٧٨/٣/٣١ ، على ما سبقت الإشارة إليه .

هذه الاتفاقية هى التى استعان المشروع بأحكامها فى مجال مسؤولية الناقل ، لا رغبة منه فى مسايرة الركب العالمى فحسب ، وإنما إقتناعاً بأن الأحكام المذكورة تتفق ومصلحة مصر التى وإن كانت تملك أسطولاً تجارياً يرجى له النمو والتقدم فإنها لا تزال فى عداد الدول الشاحنة التى تعنيها حماية الشاحنين قبل المغالبة فى رعاية المجهزين . ومع ذلك لم ينقل المشروع أحكام الاتفاقية نقلاً حرفياً وكاملاً ، وإنما تصرف فى عباراتها بما يتفق والتقاليد المصرية فى صياغة النصوص وخالفها فى المواضع التى تتطلب المصلحة ذلك .

٥١٦ - طبيعة مسؤولية الناقل :

ينشأ إلزام الناقل بالنقل عن عقد النقل ، وعلى ذلك فتحكم هذا الإلزام القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية^(١) ، وهذه الملاحظة هامة فى

(١) أشارت إلى ذلك محكمة النقض المصرية فى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض لسنة ١٦ صفحة ٢٢٠ عندما قالت : « أن العلاقة بين الناقل والمرسل إليه يحكمها سند الشحن وحده وهو الذى يحدد إلزام الناقل وفى الحدود التى رسمها ذلك السند وهى حدود لا يترتب عليها إلا المسؤولية العقدية ، وليس للطاعن (المرسل إليه) أن يلجأ إلى المسؤولية التقصيرية إذ أساسها الإخلال بالإلتزام فرضه القانون ، والإلتزام فى خصوصية النزاع لا مصدر له إلا سند الشحن مادام المرسل إليه لم يدع أن المعز فى الإضاعة نتج عن إقتراء الناقل فعلاً يحرمه القانون » .

تحديد من يقع عليه عبء الإثبات ومدى هذا العبء ، فالإلتزام الأساسي للناقل هو توصيل البضاعة بحالتها كما تسلمها إلى المكان المتفق عليه فى الموعد المضروب . وهذا الإلتزام ينشأ من العقد ، فيكفى الشاحن أن يثبت العقد وبذلك يثبت الإلتزام وأن يثبت أن الناقل لم ينفذ الإلتزامه ، ويكون بعدئذ على الناقل - المدين بالإلتزام - أن يثبت براءته منه (م ٢٥٩ مدنى : على الدائن إثبات الإلتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه) ، فلا يلتزم الشاحن بإثبات خطأ فى جانب الناقل بل إن هذا الخطأ مفروض إلى أن يثبت الناقل أن عدم التنفيذ لا يرجع إلى فعله بل إلى سبب اجنبى عنه (م ٢١٥ مدنى) (وسنرى نظاماً خاصاً بالإثبات فى هذا الشأن^(١)).

٥١٧ - الإلتزامات التى يؤدى الإخلال بها إلى مسئولية

الناقل :

مادمنا بصدد مسئولية الناقل بوصفه كذلك فيلزمنا الرجوع الى عقد النقل والقواعد العامة والقانون البحرى لتحديد مدى الإلتزامات التى يؤدى إخلاله بتنفيذها إلى مسئوليته . وقد رأينا أن عقد النقل يرتب فى ذمة الناقل التزاماً أساسياً بنقل البضاعة ، ويتضمن هذا الإلتزام الأساسى التزاماً عليه بقبولها من الشاحن وبحفظها فى مخازنه لحين الشحن ثم قيامه بعمليات الشحن والمحافظة عليها اثناء الرحلة ثم تفريغها وحفظها بعد التفريغ لحين تسليمها إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه ، ويلزم الرجوع بعد ذلك الى النصوص القانونية وإلى العرف الجارى . ولا يسأل الناقل إذا لم يقم بما يقتضيه واجب لم ينص عليه فى العقد ولا فى القانون ولم يجر به عرف^(٢) .

(١) إما المسئولية بعد انتهاء عقد النقل فهى تقصيرية ، وقد حكم أنه :

إذا كان التلف الذى لصاب البضاعة وهو نتيجة انفجار المياح من مواسير البخارة الى الرصيف الذى كانت عليه البضاعة قد حدث بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة إلى المرسل اليه ، فإن التكليف الصحيح لمسئولية الناقل فى هذه الحالة أنها مسئولية تقصيرية لا عقدية حيث ينقض عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضاعة ، ويكون التعويض الواجب عندئذ يشمل كل ضرر مباشر متوقعا كان هذا الضرر أو غير متوقع وفقاً للمادة ٢٢١ من القانون المعنى .

(٢) نقص مصرى ٣ ابريل ١٩٥٢ للمحكمة السنة ٢٤ ص ٤٠٤ .

فالالتزام الرئيسي للناقل كما يبين هو الالتزام بتحقيق نتيجة معينة هي توصيل البضاعة بحالتها إلى المكان المتفق عليه في الموعد المضروب وتسليمها ، فإذا هذه نتيجة اعتبر مخلاً بالتزامه ، ولا يكفي أن ثبت أنه قام بكل ما في وسعه لنقل البضاعة بل يلزمه أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى سبب أجنبي^(٢) .

٥١٨ - صور الضرر وقدر التعويض :

يمكن القول أن الحالات التي يثور فيها البحث في مسؤوليته هي حالة عدم وصول البضاعة أصلاً ، وحالة وصولها ناقصة أو معيبة (م ٢٧٧ بحرى) ، وأخيراً حالة وصولها متأخرة (م ٢٤٠ بحرى) . على أن شرط مسؤولية الناقل عن البضاعة هو سبق تسلمه إياها ونقل عبء المحافظة عليها إليه ، أما قبل ذلك فلا يسأل إلا عن الالتزامات الناشئة عن العقد والتي لا تتعلق بالمحافظة على البضاعة أو بتسليمها .

٥١٩ - ويقتصر التعويض على الضرر المباشر ، وهو لا يكون إلا إذا كان نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخير فيه طبقاً للمجرى العادى للأمور .

ويقتصر الضرر في غير حالتى الغش والخطأ الجسيم على الضرر المتوقع ، وهو الضرر الذى يتوقعه وقت التعاقد الرجل المعتاد إذا وضع فى مثل الظروف الظاهرة للمدين ، ولا يكفي أن يكون متوقعاً فى سببه وإنما يتعين أن يكون متوقعاً أيضاً فى مقداره ومداه^(٣) .

(٢) قضت بذلك محكمة النقض المصرية (فى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١٩٢٦) فقالت : أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه . وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الخلل نشأ عن عيب فى ذات الأشياء المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من مرسلها .

(١) نقض ٢١ مارس ١٩٧٠ مجموعة النقض ٢١ ص ٢٨ : ٨ ديسمبر ١٩٧٠ نفس المرجع ٢١ ص ١٢٠٨ : ١٧ أبريل ١٩٧٢ نفس المرجع ٢٤ ص ١١٦ : ٢٦ مايو ١٩٧٥ ذات المرجع ٢٦ ص ١٠٧٨ .

ويلزم أن يكون الضرر متوقعا ولو كان مستقبلا ، ولكن لا يكفي أن يكون احتماليا^(١).

ويخضع تقدير التعويض لسلطة القاضي الموضوعية ، وله أن يقضى بالتعويض عن الضرر المادي والضرر الأبي جملة ولكن عليه أن يضمن حكمه بيان عناصر التعويض .

حكمت محكمة النقض المصرية ، فى تقدير التعويض عن فقد البضاعة أو هلاكها اثناء الرحلة البحرية ، بقولها « ان الناقل يلتزم بتعويض صاحبها عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب ، ويتقاضى ذلك حساب التعويض على أساس القيمة السوقية للبضاعة الفاقدة أو الهالكة فى ميناء الوصول إذا كانت هذه القيمة تزيد على سعر شراء البضاعة ، والمقصود بالقيمة السوقية للبضاعة هو سعرها فى السوق التى تخضع لقواعد العرض والطلب ، ولا يعتد فى تقرير التعويض بالسعر الذى فرضته وزارة التموين لتبيع به البن (وهو البضاعة فى خصوص القضية) للتجار المحليين ، وذلك لأن الضرر الذى لحقها نتيجة عدم بيعها البن الذى فقد وتلف بهذا السعر ليس مما كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد لأن هذا السعر الجبرى هو سعر تحكمى فرضته الوزارة نفسها ودخلت فى تحديده عوامل غريبة عن التعاقد وقد راعت الوزارة فى تحديده أن تجنى من ورائه ربحا كبيرا تعوض ما تخسره فى سبيل توفير مواد التموين الأخرى الضرورية للشعب ، هذا علاوة على أن هذا السعر قابل للتغيير فى أى وقت لأن تحديده يخضع للظروف الاستثنائية التى دعت إلى فرضه^(٢).

ويقدر التعويض عن فقد أو هلاك البضاعة طبقا للقواعد العامة أى بتعويض صاحب الحق فيه عما أصابه من خسارة وما فاتته من كسب ومعناه حساب التعويض على أساس القيمة السوقية للبضاعة فى ميناء الوصول ، باعتبار أن هذا القدر هو الذى يضع المرسل إليه فى نفس مركزه لو نفذ العقد تماما .

(١) نقض ١٢ مايو ١٩٦٥ مجموعة النقض ١٦ ص ٥٧٠ : ٢٤ يونيو ١٩٧١ نفس المرجع ٢٢

ص ٧٢٨ .

ويشمل التعويض جبر الضرر المتوقع فعلاً وقت العقد . والمقصود أن يكون الشخص العادى قد توقع هذا الضرر فى مثل الظروف الخارجية التى وجد فيها المدين وقت التعاقد ، ولا يكفى توقع سبب الضرر بل يجب أيضاً توقع مقداره ومداه . (نقض مصرى ١٢ يونيه ١٩٦٩ مجموعة النقض ، السنة العشرون ص ٩٣٩) .

كما ورد بذات الحكم أنه :

لا يحول دون معرفة ما تساوية البضاعة الفاقدة فعلاً فى السوق الحر فى ميناء الوصول وجود سعر جبرى للبن فى هذا الميناء إذ فى إمكان المحكمة تحديد هذه القيمة بالاستهداء بقيمة البضاعة فى ميناء قريب لميناء الوصول به سوق حرة للبن وتمائل ظروفه ميناء الوصول ، مع ملاحظة أن الدائن يقع عليه عبء إثبات الضرر الذى يدعيه ، ومن ثم يجب للقضاء للوزارة بالتعويض عما فاتها من كسب إن ثبت أن سعر البن فى السوق الحرة فى ميناء الوصول كان يزيد على سعر شرائها له .

نقض مصرى ١٢ يونيه ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة العشرون ص ٩٣٩ .

أما التعويض عن التأخير فى التسليم - متى كان الناقل مسئولاً عنه - (طبقاً للمادة ٢٤٠ بحرى) - فيقدر على أساس الفرق بين قيمة البضاعة فى السوق لو سلمت فى الوقت الذى كان يجب تسليمها فيه وقيمتها فى الوقت الذى سلمت فيه بالفعل (مجلس اللوردات ١٩٦٧ منشور فى Ivamy أيضاً ص ٩٨ ، قضايا النقل البحرى ١٩٧٠ ص ١٠١) .

٥٢٠ - الأصل مسئولية الناقل لأن إلتزامه هو نتيجة

(راجع ما تقدم رقم ٤٩٤) :

تقضى المادة ١/٢٢٧ أن « يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها ، فكلمة « يضمن » تشير إلى أنه ابتداءً مسئول إذا لم يسلم البضائع فى ميناء الوصول بحالتها كما تلقاها فى ميناء الشحن فلا حاجة بالمعدى إلى إثبات خطئه ، بل يفترض أن الهلاك أو التلف يرجع إلى خطأ فيه ^(١) وعليه هو

(١) طعن ٢٧ لسنة ٥٤ ق جلسة ١٩٩٠/٢/٢١ . وأحكام أخرى كثيرة فى نفس المعنى .

انظر ما يلى .

دفعه بإثبات السبب الأجنبي ، وإنما ما يدخل فى نطاق النص هو حالة ما إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلّم الناقل البضائع فى ميناء الشحن ، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فيها ، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة (فى حالة عدم حضور أو إمتناع المرسل إليه عن تسلّمها) .

٥٢١ - وقد ورد فى المذكرة الإيضاحية فى تحديد الفترة التى تحكمها النصوص الخاصة بالمسئولية فقالت :
« وبدأت المادة ٢٢٧ الكلام فى أحكام المسئولية عن الهلاك والتلف بأمرين هامين :

الأول : تقرير مبدأ المسئولية بقولها أن الناقل ضامن للهلاك والتلف « وهو تعبير يحمل معنى أن المسئولية هى الأصل ولا يحتاج قيامها إلى إثبات ، وأن نفيها إستثناء يتطلب الدليل عليه .

الثانى : تعيين نطاق تطبيق الأحكام الخاصة التى وضعها المشروع فى خصوص المسئولية ، وبدأ النص بتعيين النطاق الزمنى فقصر تطبيق هذه الأحكام على الفترة الواقعة بين تسليم البضاعة إلى الناقل فى ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلّمها فى ميناء التفريغ ، أما قبل هذه الفترة أو بعدها فتسرى على مسئولية الناقل القواعد العامة ولو نشأت المسئولية بمناسبة عمليات تابعة أو مكملّة لعقد النقل البحرى . ومعنى هذا أن المشرع نذلى فيما يتعلق بنظام المسئولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحرى ، فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذى وضعه ، والمرحلتين السابقتين على هذه المرحلة واللاحقة لها للقواعد العامة .

فتخضع هاتان المرحلتان لقواعد مسئولية الناقل عموماً بما يجوز فيها من شروط معدلة للمسئولية تطبيقاً للحرية التعاقدية ، وليس للأحكام الواردة بهذا القانون ، إلا إذا اتفق على إخضاعها له .

٥٢٢ - مسئولية الناقل تقوم على خطأ مفترض :

« والمسئولية فى كنف هذا القانون ، والتى تضع مبدأها المادة ٢٢٧ ليست مسئولية موضوعية ، وإنما هى تقوم على فكرة الخطأ لمفترض (م ٣٤ - النقل البحرى)

بحيث لا يحتاج المدعى إلا إلى إثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، ولهذا لم يوصد المشرع في وجه الناقل باب نفي المسؤولية ، فأجاز له نفيها بإثبات أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث أو لمنع نتائجه وإن وقع أو إنه لم يكن في استطاعتهم إتخاذ هذه التدابير . والغالب عملاً أن يضطر الناقل لتقديم هذا الدليل إلى إثبات مصدر الضرر ، أى السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتى للبضاعة أو فعل الشاحن أو تابعيه (المذكورة الإيضاحية) تقول المادة ٢٢٩ : يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لثابته أو لأحد من تابعيه فيه ،^(١) فإذا كان هذا السبب راجعاً إلى نائبه الناقل أو أحد تابعيه تحمل مسؤوليته الناقل .

٥٢٣ - وتقول المادة ٢٤٠ يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا بد له فيه (وأنظر ماسيلي في هذا التأخير الذي لا يصيب البضاعة بضرر) ، (وسنرى أن المادة ٢٤٠ أقامت قرينة جزافية على تأخير البضاعة إذا مضى ستون يوماً على موعد وصولها المتفق عليه أو الذي كان يجب وصولها فيه إذ يفترض هلاكها عندئذ : م ٢٢٨) .

صور الضرر :

٥٢٤ - معنى هلاك البضاعة وتلفها ومعنى تأخير وصولها :

هلاك البضاعة معناه تحطيمها مادياً كلها أو معظمها أو جزء منها بحيث لا يصلح الباقي لإستخدامها فيما أعدت له . وقد يكون عدم وصولها إطلاقاً ، فقد أقامت المادتان ٢٢٨ و ٢٤٠ قرينة على هلاك البضاعة عندما قالت المادة ٢٢٨ ، تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه في المادة ٢٤٠ ، وتقول المادة ٢٤٠ يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم

البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو غى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق .

ذلك أنه «لما كان ضياع البضاعة دون ثبوت هلاكها يجرى الشاحن فلا يدرى على أى أساس يقيم دعواه على الناقل ، فقد أقامت المادة ٢٢٨ قرينة على هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم وروعى فى رحابة هذا الميعاد تغليب اليقين على الشك » (المنكرة الإيضاحية) .

وتلفها أو هلاكها جزئياً هو عطب جزء منها مع صلاحية الجزء الباقي ، أما عطب جزء منها فقط بحيث لا يصلح الباقي لإستعماله فيما أعد له فيعتبر هلاكاً كلياً .

ونقصانها ، إصطلاح يطلق على التلف الجزئى فى البضائع التى تقدر بالوزن أو الحجم أو القياس ، أما تأخر وصولها فيفتراض أنها وصلت متأخرة عن موعدها سالمة ، وهو التأخر الذى ينتج عن الضرر الإقتصادى الذى يصيب المرسل إليه إقتصادياً .

وتعالج هذه النصوص (م ٢٢٧) الهلاك أو التلف ، أما التأخير فقد عالجتة المادة ٢٤٠ ، بحكم مماثل لحكم الهلاك والتلف ، فنقول يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه .

المبحث الثانى

نطاق النص - حالات مستبعدة من المسؤولية

٥٢٥ - وقد إستبعد النص كذلك من حكمه نوعين من النقل بمعنى

ان لا تسرى أحكام هذا النص وحده على :

١ - الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية ، إلا إذا إتفق على غير ذلك ، أى على سريان أحكام المسؤولية . والملاحة الساحلية هى التى تتم فى المياه الإقليمية بين موانى الدولة كالملاحة مثلاً بين الإسكندرية وبور سعيد والسويس وسفاجة .

٢ - النقل بمقتضى عقد إيجار ، إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل ، فتسرى أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله ، والناقل فإن المسؤولية الواردة بالمادة ٢٢٧ هى التى تسرى^(١)

٥٢٦ - حالات أخرى لإعفاء الناقل من مسؤولية الهلاك أو التلف :

١ - أعفت المادة ٢٣٠ الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة ، فى سند الشحن ، عن طبيعة البضاعة أو قيمتها ، كما إذا أخفى قابليتها للكسر أو العطن ، أو تعدد تقديرها بأقل من قيمتها أملاً فى الحصول على تخفيض فى اجرة النقل ، أو رغبة فى التديليس على الغير كإدارة الجمرك مثلاً . ويفيد الناقل من هذا الإعفاء إذا أثبت عدم صحة البيان وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك أو التلف :

تقول المادة ٢٣٠ ، إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات .

وطبيعى أن مسؤوليته تظل قائمة متى لم يكن هناك علاقة بين كذب البيان وبين الضرر الذى أصاب البضاعة .

٢ - كذلك أعفت المادة ٢٣١ الناقل من المسؤولية فى حالة النقل على سطح السفينة - والمفروض أنه مرخص به أى جائز قانوناً طبقاً للمادة ٢١٦ - إذا أثبت أن الضرر نشأ من المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كما إذا أثبت أن تلف البضاعة يرجع إلى تأثيرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأمطار أو أن هلاكها حدث بسبب إرتفاع الأمواج أو اشتداد الريح الذى قطع حبال البضاعة وجرفها فى البحر . (م ٢٣٣ وأنظر المادة ٢٤١ ب) .

(١) يلاحظ أن معاهدة بروكسل برمتها لا تحكم سندات الشحن الصادرة تنفيذاً لمشارطة إيجار . وهذا الحكم ورد بالمادة ١/ب و ٥/ب

(٢) الطعن رقم ١٣٣ لسنة ٥٤ ق جلسة ١٩٨٩/١١/٢٠ ، طعن رقم ١٥٠٤ لسنة ٥٧ ق جلسة ١٩٩٠/٧/٢٠

٢ - من المواضع التي وقف فيها المشرع إلى جانب الناقل فأعفاه من المسؤولية بإثبات سير ، حالة نقل الحيوانات الحية ، وهو نوع من النقل إستبعدته إتفاقية بروكسل على أساس أن هذه الحيوانات لا تعتبر بضاعة في حكمها ، فإستردته إتفاقية هامبورج ونظمتها بأحكام ملائمة ، ونقلت المادة ٣٣٢ من القانون هذا التنظيم ، فأعفت هذه المادة الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك الحيوان أو إصابته منسوب إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر فنفق ، أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل ، أو أزعجه إرتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوانات وقتل أو حطم قيوده وانطلق يثير الفزع في السفينة مما إضطّر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه .

ويسرى النص على الناقل في هذا الإثبات فأقام قرينة تفترض أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ومن ثم لا يكون الناقل مسئولاً عنه إذا أثبت هو أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن النقل .

ويكون على الشاحن عندئذ إذا أصر على المسؤولية أن يثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الناقل أو خطأ تابعة (المذكرة الإيضاحية) .

تقول المادة ٢٣٢ : لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات إفترض أن هلاكها أو ما أصابها عن صرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه ،

ومعنى النص إذن :

١ - أن يكون على الناقل إثبات أن الهلاك أو الإصابة نشأ عن طبيعة هذا النقل

٢ - إذا نفذ تعليمات الشاحن إفترض أن الهلاك أو الإصابة نشأت عن هذا النوع من النقل

٣ - يكون للشاحن مع ذلك أدلة خطأ الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه .

تقول المذكرة الإيضاحية :

٥٢٧ - « ولم يضمن المشروع على الناقل ببعض إعفاءات يفيد منها بإثبات يسير . فأعفته المادة ٢٣٠ من المسؤولية عن الهلاك أو التلف إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو عن قيمتها كما إذا أخفى قابليتها للكسر أو الطعن ، أو تعمد تقديرها بأقل من قيمتها أملاً في الحصول على تخفيض في أجرة النقل أو رغبة في التدليس على الغير لمإدارة الجمرك مثلاً . ويفيد الناقل من هذا الإعفاء إذا أثبت عدم صحة البيان وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك أو التلف .

« وكذلك أعفت المادة ٢٣١ الناقل في حالة النقل على سطح السفينة (والمفروض أنه مرخص في هذا النقل طبقاً للمادة ٢١٦) إذا أثبت أن الضرر نشأ عن المخاطر بهذا النوع من النقل ، كما إذا أثبت أن تلف البضاعة يرجع إلى تأثرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأعطار أو أن هلاكها حدث بسبب إرتفاع الأمواج أو إشتداد الريح الذي قطع حبال البضاعة وجرفها إلى البحر .

« ومن المواضع التي وقف فيها المشروع إلى جانب الناقل فإعفاءه من المسؤولية بإثبات يسير ، حالة نقل الحيوانات الحية ، وهو نوع من النقل إستبعدته إتفاقية بروكسل على أساس أن هذه الحيوانات لا تعتبر بضاعة في حكمها . فاستردته الإتفاقية الجديدة ونظمتها بأحكام تلائمه . ونقلت المادة ٢٣٢ هذا التنظيم . فأعفت الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك الحيوان أو إصابته منسوب إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر فنفق أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل ، أو أزعجه إرتفاع الأمواج فاققتل مع غيره من الحيوان وقتل أو حطم قيوده وانطلق يثير الفزع في السفينة مما يضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه . ويسر النص على الناقل هذا الإثبات فأقام قرينة تفترض أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ومن تم لا يكون الناقل مسؤولاً عنه إذا أثبت أنه أصر على المسؤولية - أن يثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الناقل أو إلى خطأ تابعيه . »

- وأنت المادة ٣٤٢ بإعفاء آخر لصالح الناقل . وارجائه إلى هذا الموضع لأنها أرادت أن يكون شاملاً للمسئولية عن الهلاك والتلف والتأخير على السواء . هذا الإعفاء هو الخاص بالضرر الذى ينشأ سيرها لنجدة سفينة أخرى فأخر وصول البضاعة أو غرق أو تلف جزء منها أثناء عمليات الإنقاذ وغنى عن البيان أن النص يتغيا الحث على الإقبال على الإنقاذ برفع المسئولية عن الناقل إذا نشأ عن نايوجبها . ولكن النص خشى أن يغرى ذلك الربان والبحارة فيسرفون فى التدابير التى يتخذونها للإنقاذ طمعاً فى مكافأته ضاربين بمصالح أرباب البضائع المشحونة فى سفينتهم عرض الحائط . ولهذا فرق النص بين أمرين : إنقاذ الأرواح وجعله معفياً من المسئولية دون شرط أو قيد ، لأن كل جهد يصرف فى إنقاذ الروح البشرية يكون معقولاً ، وكل خسارة تلحق الأموال بسببه تهون ، وإنقاذ الأموال ، وهذا قيده النص بأن يكون التدبير الذى يتخذ معقولاً ، لأن المفاضلة فيه بين ما ومال وخير للناقل أن يحافظ على مال أو تمن عليه من أن يضحي به لينقذ مالا لا يعنيه .

٥٣٩ - وأهم صور خطأ الشاحن ما يأتى :

١- العيب الذاتى للبضاعة : وهو يختلف عن عيب البضاعة (مجرداً) ، فالعيب الذاتى هو طبيعة البضاعة التى تعرضها للتلف بسبب الرحلة ولو كانت البضاعة من صنف جيد .

ويعتبر خطأ الشاحن هذا سبباً أجنبياً عن الناقل لا يسأل عن نتائجه ، وإذا كان ظاهراً فيستطيع الناقل أن يدونه فى سند الشحن . ولكن حتى إذا لم يدونه فإنه يستطيع - فى غياب تحفظ متعلق به - أن يثبت أنه هو السبب وراء الضرر الذى يدعيه الشاحن (بوناسيس D.M.F ١٩٨٦ ص ٧٨ رقم ٤٤) . وإن كان يصعب عليه^(١) ذلك ولكنه لا يمتنع عليه قانوناً . وعليه عندئذ إثبات - مثلاً عدم كفاية التغليف وأنه هو السبب فى الضرر (نقض فرنسى هامش ٢٠ أكتوبر ١٩٨٤ D.M.F. ١٩٨٥ - ٤٢٨) .

ويقع على الناقل إثبات العيب الذاتى ، وقد يسهل عليه ذلك التحفظات التى أوردها الربان فى سند الشحن متعلقة بحالة البضاعة ، ولكن إذا كان

سند الشحن نظيفاً ليس به تحفظات فيصبح إثباته عسيراً عليه ، ولكن كون العيب الذاتي واقعة مادية فإنه يمكن إثباته بكافة الطرق وبخاصة بالقرائن والامارات .

ولا يبرأ الناقل دائماً من المسؤولية عن الضرر الراجع إلى عيب ذاتي ، وإن كان يلزم لذلك أن يكون العيب الذاتي هو السبب الدافع déterminante للضرر ولو صحبته أسباب أخرى ثانوية ^(١) فإذا كانت البضاعة تصل سليمة إلى نهاية رحلتها لولا العيب الذاتي فيكون هذا العيب هو السبب الدافع إلى وقوع الضرر ولا يسأل عنه الناقل حتى ولو أن طول الرحلة أو أسباباً أخرى ثانوية ضاعفت جزئياً من أثر العيب .

ولكن الشاحن أو المرسل إليه يمكنه بدوره أن يثبت أن العيب الذاتي تضاعف اثره خطأ من الناقل ، فيسأل الناقل عن الضرر بأكمله ، أو عن جزء منه حسب الظروف .

٢ - عدم التغليف أو التغليف السيء :

٥٣٠ - ويغلب أن يكون خطأ الشاحن في قيامه بالشحن اثناء المطر . لكن إذا قبل الناقل ذلك دون تحفظ فقد يعتبر ذلك خطأ مشتركاً ^(٢) .

وأما الخطأ في التغليف فيرجع تقديره إلى ما جرت به العادة في مثل نوع البضاعة وإلى علاقة السببية بين عدم كفاية التغليف والضرر وإذا لم يكن ثمة تغليف إطلاقاً فالمسألة مرجعها العرف الذي يبين ما إذا كانت هذه الطريقة في الشحن عادية أو غير عادية أي تعد خطأ من جانب الشاحن .

أما التغليف السيء فينطوي على خطأ من الشاحن ، ولا يقال أن الناقل أخطأ بقبوله فعلى الشاحن أن يتدبر تغليفه وبالذات التغليف السيء داخل الحاوية ^(٣)

(١) مقص غرمنى بحارى ٢٢ فبراير ١٩٨١ D.M.F. ١٩٨٢ ص ٧٤

(٢) اكدى ١٢ يناير ١٩٨٤ D.M.F. ١٩٨٥ ص ٥٤٢ تعليقو يوناسيس فى D.M.F.

١٩٨٦ ص ٧٨ رقم ٤١ رونيبير ج ٢ رقم ٦٢٩ و ٦٣٧

(٣) مقص غرمنى ٢١ فبراير ١٩٨٤ D.M.F. ١٩٨٥ ص ٢٠٨ تعليق R.A يوناسيس فى

D.M.F. ١٩٨٦ ص ٧٩ رقم ٤٢

٣ - أعمال المساعدة البحرية : لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لانقاذ الأموال فى البحر » (م ٢٤٢) .

٤ - عجز الطريق Déchet, on freints de route

هو صورة للعيب الذاتى للشيء ، فهناك بضائع تتأثر بسبب مجرد السفر فينقص وزنها أو حجمها . فإذا لم يقتصر النقص على نسبة معينة فلا يتحملها الناقل .

والعبرة فى حساب هذه النسبة هو عادة ميناء الوصول بالنسبة لبضاعة مماثلة .

وهذا العجز يرد - مثلاً - فى الأرز والدقيق والسوائل ، بالنقصان أو التبخر^(١) . فيكون للناقل أن يتمسك بهذه العادة دون أن يلزم بتبرير النقص مادام هو فى حدود النسبة المقررة .

ولكن ما الحكم إذا جاوز النقص هذه النسبة ؟ . ولم يستطع الناقل تبرير النقص فى القدر الزائد عليها ؟ . . هناك وجهتا نظر ، الأولى أن يقال إن تجاوز النسبة معناه هدم لقريضة التسامح إطلاقاً ويسأل الناقل عن النقص بأكمله ، وهذه وجهة نظر الأستاذ رودير على أساس أن التجاوز يكشف عن أن سبب الضرر ليس فى طبيعة البضاعة وإنما فى خطأ الناقل الذى يجب عليه تفسيره وتبريره فإن لم يفعل كان مسئولاً عن النقص بأكمله .

وقيل أن عجز الطريق ، ليس من قبيل التسامح ، لكنه تقدير جزافى معقول ومعتاد يبرره طبيعة البضاعة وظروف معاملتها ، وبالتالي فإن هذه الطبيعة والمعاملة وطول الرحلة والظروف الجوية الخاصة بكل رحلة تسمح فى كل ميناء بعادة معينة هى التى تحدد نسبة العجز فيها بتقدير جزافى تعتبر عجزاً عادياً normale ، فإذا جاوز هذا العجز هذا التقدير

(١) هناك نسب للتسامح بمناسبة عجز الطريق منصوص عليها فى قانون الجمارك المصرى رقم

٦٦ لسنة ٢٩٦٢ (م ٢٧) .

وانظر فى عجز الطريق رودير فى الوجيز نلوز طبعة ثانية رقم ٣٠٧ .

وجب ضم هذا العجز المقدّر جزافاً من العجز الكلى ولا يسأل الناقل إلا عن الباقي^(١) (بونتافيس، بالمجلة الفيصلية ١٩٦٨ ص ٨٢٩).

وينطبق عجز الطريق على الحمولة المشحونة صبا ولا ينطبق على المغلفة فى أوعية أو صناديق. ولا ينطبق على الكسر.

وقد يختلط العجز بعيب فى التغليف يبرى الناقل إذا لم يتجاوز هذا العجز النسبة المسموحة بحكم العادة منظوراً فيها إلى البضاعة التى بها عيب فى التغليف والتى يبرى الناقل من المسؤولية عنها بسبب خطأ الشاحن، كما لو كانت البضاعة أجولة أسمنت كان بعضها ممزقاً منذ بدء لرحلة.

المبحث الثالث

٥٣٠ - إثبات وقت وقوع السبب المنشئ للضرر (المادى)/إثبات التأخير :

يسأل الناقل إذا أصيبت البضاعة بالهلاك أو التلف أو النقص، أو كانت إصابتها بسبب تأخيرها، (م ٢٢٧). كما يسأل إذا أثبت المرسل إليه أن الضرر أصابه بسبب وصولها متأخرة ولو وصلت البضاعة كاملة وسليمة (م ٢٤٠).

وإنما الشرط فى كل ذلك، أى قرينة مسؤولية الناقل طبقاً للقانون (م ٢٢٧)، يلزم لها امران :

(١) طبقاً للمادة ٣/٤ من معاهدة بروكسل لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفى أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها. وإذا كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التى تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها، وتحدد نسبة العجز وفقاً للمعادلات التجارية فيعفى الناقل من المسؤولية، إذا لم يتجاوز العجز النسبة التى جرى بها العرف، فإذا جاوز هذه النسبة خففت المسؤولية بمقدار النسبة المسموح بها. ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي. ولا يتحمل الناقل المسؤولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه،

نقض ٢٢ ديسمبر ١٩٧١ للمجموعة عدد ٢٢ ص ١١١١.

ونقض طعن ١٩٨٢ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/١١/٢٧

١ - أن يكون هناك عقد نقل بحرى ، (وليس عقد إيجار للسفينة) ، ولو لم يصدر سند شحن ، ولو صدر إيصال إستلام أو أشر عليه بحصول الشحن (م ١٩٩) ، سواء كان السند فى يد الشاحن أو آل السند إلى شخص آخر بطريق التظهير أو بأى طريق آخر .

وتنقصد هذه المسئولية طبقاً للقانون ، إذا صدر سند شحن تنفيذاً لعقد إيجار السفينة ، ولكن السند آل إلى شخص غريب عن الإيجار .

٢ - لا تنطبق نصوص القانون إلا على المرحلة التى تبدأ منذ أخذ الناقل البضاعة فى عهده ولو قبل الشحن ، حتى تسليمها فعلاً للمرسل إليه ، ولو كان ذلك بعد التفريغ . أما قبل ذلك ، وبعد ذلك ، فتتطبق القواعد العامة فى مسئولية الناقل ، لأن نصوص القانون البحرى هى على خلاف إتفاقية بروكسل التى تسرى من وقت الشحن حتى وقت التفريغ .

٥٣١ - إثبات الضرر ، إخطار الناقل بالهلاك أو التلف (م ٢٣٦) :

تقضى القواعد العامة أن على المدعى إثبات حقه ، بعبارة أخرى على مدعى المسئولية إثبات الضرر الذى يطلب تعويضه ، فنقوم قرينة علاقة السببية بين الضرر وبين خطأ الناقل ، لأن هذا الخطأ مفترض بحكم القانون ، فيكون على الناقل أن ينفى قرينة مسئوليته عنه ، أى أن يثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب اجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . كان يثبت خطأ الشاحن أى عيب التغليف أو عيباً ذاتياً فى البضاعة ، أو السبب الأجنبى كقوة القاهرة بتبرئة لكونها لا ترجع إليه أو إلى نائبه أو لتابعيه .

وقد عرضت المادة ٢٣٩ لناحية من نواحي الإثبات فى مجال المساءلة ، فقالت :

١٥ - فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسليمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التالين ليوم تسليم البضاعة وإلا فإفترض أنها سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك ، وإذا كان الهلاك أو التلف

غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة » .

٢ - ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة » .

احكام اخطار الناقل بالهلاك أو التلف عند الاستلام :

٥٣٢ - شكل الأخطار :

يجب أن يكون الأخطار بالكتابة ، لقطع دابر الخلاف حول إثباته ، وإنما لا يلزم فيه شكل معين وإنما يشترط أن لا يكون بصيغة لاتبين نوع التلف ولا مقداره (كما سيلي) .

وبالرغم من خلو النص (كما فعل في التحفظات التي يبدئها الناقل عند الشحن : م ٢٠٥) فإن الأخطار يلزم أن يكون محددا يذكر فيه نوع التلف أو طبيعة الهلاك ومقداره^(١) .

وإثبات حصوله وصدوره هي على المرسل إليه ، وهو يستطيع ذلك بسهولة إذا كان بخطاب مسجل أو دون سند الشحن ذاته إذا تم عند تسليم البضاعة .

ويرسل الأخطار إلى الناقل أو مندوبه ، وعادة يوجه إلى وكيل الناقل (وكيل السفينة)

المدة المقررة لعمل الأخطار :

وإذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا فإن أمام المرسل إليه مدة اليومين التاليين للتسليم والمقصود مدة يومى عمل ، فلا تحسب مدة الاجازات ، وإذا كان العيب المشكو من حصوله للبضاعة غير ظاهر بمجرد النظر ويحتاج كشفه إلى فك الأوعية مثلا كانت المدة خمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة . ونلاحظ أن النص لم يذكر فى خصوص هذه المدة كلمة « عمل » فيجب فهمه على أن الخمسة عشر يوما تكون متتالية ولو تظللها أيام

(١) روبيير ج ٢ رقم ٦٠٤ .

عطلة ، ولعل المشرع قدر أنها مدة اطول من مدة اليومين في حالة التلف الظاهر ، فتجاوز عن هذا الشرط وقرر سريانها باطراد واستمرار .
والعبارة هي بلحظة إرساله الأخطار لا بلحظة وصوله إلى الناقل ، فمتى أرسل أثناء المدة القانونية رتب أثره ولو وصل للناقل بعدها .

أثر ونطاق التحفظ أو الأخطار :

٥٣٣ - تثير هذه المسألة - رغم بساطتها في الظاهر - أسئلة كثيرة حول طبيعة أثر هذه الأخطار . فإنه إذا لم يعمل اخطار ، فيقول النص (م ٢٣٩) افترض أن البضاعة سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن أى أن الناقل تقوم في صالحه قرينة على أنه سلم البضاعة كاملة وسليمة . معنى ذلك أنه إذا عمل الأخطار فإن هذه القرينة تسقط ويفترض أنه لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن .
٣

لكن عمل الأخطار لا يفيد بذاته إثبات الضرر^(١) . ويكون اذن على المرسل إليه - المدعى في الدعوى - إثبات حصول الهلاك أو التلف ومقدار الضرر^(٢) ، وذلك بكافة الطرق لأن ذلك واقعة مادية ، ويكون - عادة - بواسطة خبير أو بمحضر معاينة حضوري أو بشهادة جمركية^(٣) .

فعمل الأخطار اذن لا ينفي أن عبء الإثبات يظل على المرسل إليه . يقول روديير : « أن الأخطار يمنع قرينة التسليم السليم لكنه لا يعتبر بالضرورة إثباتا كافيا للهلاك أو التلف »^(٤) بمعنى أنه يلزم على المدعى تكملة باثبات من أى نوع كان مادام الإثبات حرا لتعلق الأثر بواقعة مادية . فالأخطار لا يعفيه من تقديم الدليل وإن كان يسهل له تقديمه ، فتقديم الأخطار بشكل سليم يساعد على قلب قرينة التسليم السليم .

خاصة وأن النص يقول أن عمل الأخطار ينفي قرينة التسليم الصحيح ولكنه لا يقول أنه يعفى المدعى من تقديم الدليل على حصول الضرر

(١) روديير ج ٢ سابق

(٢) س روان ٢٦ يناير ١٩٦٨ بحرى فرنسي ١٩٦٨ ص ٦٦٤ .

(٣) نقض فرنسي ٤ نوفمبر ١٩٦٨ بحرى فرنسي ١٩٦٩ ص ١٤٢ .

نقض فرنسي ١٠ ديسمبر ١٩٦٢ بحرى فرنسي ١٩٦٢ ص ٢١٢ .

(٤) روديير ج ٢ رقم ٧٨١ .

ومقداره ، ولذلك فإن الأخطار لا يقلب كلية عبء الإثبات ، لأن الخطاب بالأخطار أو الأخطار ذاته الذى لم يقبله الناقل يعجز بمفرده عن قلب عبء الإثبات ، فعمل الأخطار يفترض معه أن البضاعة لم تسلم بحالتها المبينة بسند الشحن .

وفائدة الأخطار يتدو من أنه متى ثبت الهلاك أو التلف فلا يلزم المرسل إليه بإثبات أنه حصل والبضاعة فى عهدة الناقل .

٥٣٣ - حالة عدم عمل الأخطار أو عمل أخطار غير سليم قانوننا :

فى هذه الحالة يفترض - بحسب النص - أن البضاعة سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن ، حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك . فتقوم هنا قرينة لصالح الناقل على أنه سلم البضاعة كما هو موصوفة فى سند الشحن ، فيكون على المرسل إليه أن يهدم هذه القرينة بإثبات حصول بالضرر ومقداره وكذلك أن الهلاك أو التلف حصل والبضاعة فى عهدة الناقل ، وذلك بكافة الطرق ، مثلاً بمحضر خبرة أو بشهادة جمركية .

٥٣٤ - معاينة البضاعة عند الإستلام :

تقول المادة ٢٣٩ فى فقرتها الثانية : « لا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه بالفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة » .

هذه المعاينة حق لكل من طرفى عملية التسليم :

وهى تغنى عن الإخطار ما دامت تثبت حالة البضاعة وما بها من هلاك أو تلف .

٥٣٥ - وقد ورد بالمذكرة الإيضاحية :

« وتتكمّل المادة ٢٣٩ فيما يجب على صاحب الشأن فى تسلم البضاعة أن يعملها إذا وصلت ناقصة أو تالفة ، وفرقت بين وضعين :

إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً يمكن تبينه دون حاجة إلى فحص البضاعة . وجب إخطار الناقل به كتابة فى ميعاد لا يتجاوز يومى العمل

التاليين ليوم تسليم البضاعة، فإذا لم يتم الإخطار، فالمفروض أن البضاعة سلمت بحالتها المذكورة في سند الشحن، ويكون على طالب التعويض بعد ذلك إثبات أنه تسلمها ناقصة أو تالفة. وإشترط المشروع أن يكون الإخطار مكتوباً ليمنع الجدل في حصوله ولكنه لم يشترط أن يكون بإعلان رسمي، إذ قد لا يتسع الوقت لعمل مثل هذا الإجراء، كما يكفي بأية كتابة يوقعها من تسلم البضاعة ويبين فيها نوع الضرر الذى وقع.

وإذا كان الهلاك غير ظاهر جاز عمل الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتسليم. ولوحظ فى تعيين هذا الميعاد امران: إجتناّب الاسراف فى تضيقه لتكون لدى صاحب الشأن فى البضاعة فسحة من الوقت لفتح الحاويات والطرود وإزالة الأغلفة ثم فحص البضاعة، وإجتناّب الإفراط فى توسعته لكيلا تضيق معالم مصدر الضرر. وجزاء إهمال عمل الإخطار فى هذا الفرض هو نفس جزاء إهمال عمله فى حالة الهلاك أو التلف الظاهر قرينة على تسليم البضاعة بالحالة المذكورة فى سند الشحن، وإلقاء عبء إثبات ما يخالفها على طالب التعويض.

ويتضح من ذلك أن المادة ٢٢٩ لا تنشئ فى حالة إهمال عمل الإخطار دعواً بعدم قبول دعوى المسؤولية، وإنما مجرد قرينة فى غير صالح المدعى. ومعنى هذا أن الحق فى إقامة الدعوى على الناقل لا يسقط إلا بالنقادم.

ومن البديهي أنه لا ضرورة لعمل الإخطار إذا أجريت المعاينة للبضائع وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل والمرسل إليه. إذ يكون المفروض عندئذ أن البضاعة سلمت بالحالة المذكورة فى محضر إثبات الحالة.

٥٣٦ - بطلان الإتفاقات المعفية أو المخففة لمسؤولية الناقل :

ولكى يقيم القانون توازناً بين قرينة المسؤولية التى تقع على الناقل البحرى وبين مركزه كناقل يلتزم بنتيجة فقد نص فى المادة ٢٣٦ على أنه يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية :

- ١ - (أ) إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها .
- (ب) تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل .
- (ج) تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٢٣ من هذا القانون .
- (د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة أو أى إتفاق آخر مماثل .

٢ - وأضاف في المادة ٢٢٧ أن «الناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق أو الإعفاءات المقررة له ، كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يرد ذلك فى سند الشحن » ، وإلا لم يمكن للمرسل إليه أن يتمسك بذلك على الناقل .

٣ - ويضاف إلى ذلك ما سبق ذكره من إعفاء الناقل أو تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها (م ٢٣٠) ، وعن البضائع التى يذكر فى سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة (م ٢٣١) ، وعن نقل الحيوانات الحية فى حالة هلاكها أو حالة إصابتها إذا نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل (م ٢٣٢) .

٥٣٧ - وتقول المذكرة الإيضاحية :

وفى مقابل تحديد المسؤولية أبطلت المادة ٢٣٦ الاتفاقات التى يكون موضوعها إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود القصوى أو تعديل عبء إثباتها أو تعويضه عنها بالنزول له عن بعض حقوق الشاحن كالحق فى مبلغ التأمين على البضاعة . هذا هو المبدأ وترد عليه الإستثناءات الآتية :

١ - يقتصر البطلان على الإتفاقيات التى تتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ، إذ يخشى عندئذ أن يستغل الناقل حاجة الشاحن إلى النقل فيفرض عليه شروطاً باهظة . فلا ينال البطلان إذن الإتفاقيات التى تتم بعد وقوع الحادث حين يكون الناقل والشاحن ندين لاسطغان لأحدهما على الآخر .

٢ - يجوز الإتفاق على زيادة الحدود القصوى للتعويض ولو تم الإتفاق قبل وقوع الحادث لأن البطلات مقرر لمصلحة الشاحن فينبغى أن

يقتصر على الإتفاقيات الضارة به . أما الإتفاقيات التي تزيد من حقوقه كنزول الناقل عن بعض المزايا المقررة له فلا مبرر لحظرها (المادة ٢٣٧) .

٣ - يجوز الإتفاق على ما يخاف أحكام المادة ٢٣٦ إذا كانت الظروف الإستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر هذا الإتفاق، وذلك بالشروط المنصوص عليها في المادة ٢٣٨ . ومن أمثلة الظروف الإستثنائية أن يكون النقل إلى ميناء ضرب عليه الحصار البحري أو إلى منطقة قطبية تنتشر فيها جبال الجليد أو أن يقتضى النقل المرور بمناطق كانت ميداناً لمعارك بحرية ولا تزال مزروعة ببعض الأغنام . ومن الواضح أن الناقل لا يقبل على هذا النقل إلا مقابل شروط خاصة ، كزيادة الأجرة ، أو تخفيض الحدود انقصوى للتعويض أو تعديل عبء الإثبات أو النزول عن مبلغ التأمين على البضاعة ، أو غير ذلك من الظروف التي يرى أنها تعوضه عن مخاطر هذا النقل . والتشديد في قبول مبررات هذا الإستثناء واجب لكي لا يتحول إلى ثغرة تبتلع الأصل وهو البطلان .

٥٣٨ - حالات التعويض الكامل (م ٢٣٤ ، ٢٤١) :

سقوط حق الناقل في التحديد :

لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تأخير تسليمها إذا ثبت (والإثبات على المدعى) أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر (الخطأ العمد) أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (الخطأ الجسيم) .

ويفترض إتجاه قصد الناقل ، أو نائبه (دون تابعيه) إلى إحداث الضرر (خطوهم العمد) في الحالتين الآتيتين :

(أ) إذا صدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية .

(ب) إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في عتابر السفينة .

(م ٣٥ - النقل البحري)

ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٢٣ من هذا القانون .

ولا يجوز التمسك بهذا التحديد إلا على الشاحن أو المرسل إليه حامل سند الشحن ، دون الغير الذى يصيبه ضرر من تنفيذ العقد ، كما لو سقطت شبكة السفينة ببضائعها على سفينة أخرى فحطمت جزءاً من السفينة والبضاعة الموجودة فيها ، فلن هذا التحديد يمكن التمسك به فقط على المرسل إليه ، دون صاحب السفينة المجاورة ، وذلك رغم قول النص (م ٢٢٣) نحدد المسؤولية أى كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها . . .

وللناقل أن يتمسك بهذا التحديد على الشاحن أو المرسل إليه ، وكذلك لو رفعت الدعوى على تابعى الناقل ، إذ يجوز مقاضاة هؤلاء التابعين فى حالات معينة ، فتقتضى المادة ٢٢٥ أنه إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعى الناقل جاز لهذا التابع أن يتمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذى ارتكبه وقع حالة تأدية وظيفته أو بسببها .

ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى حكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٢٣ من هذا القانون .

ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن للضرر نشأ عن فعل أو إمتناع بقصد إحداث الضرر (خطأ عمد أو غش) أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً قد يمكن أن يحدث (خطأ جسيم) .

٥٣٩ - تقول المذكرة الإيضاحية :

« وافترضت المادة ٢٢٥ أن دعوى المسؤولية وجهت إلى تابع الناقل - كالربان أو أحد البحارة - فأجازت للتابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الفعل الذى ارتكبه وقه ، حال تأدية وظيفته أو بسببها ، ويرجع فى تفسير هذه العبارة إلى فقه التقنين المدنى فى شأن الفقرة الأولى من المادة ١٧٤ من هذا التقنين ويلاحظ أن الدعوى التى توجه إلى التابع هى دعوى المسؤولية التقصيرية التى تتطلب إثبات خطأ التابع وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر . ويتضح من هذا أن

التحديد لا يتعلق بالمسؤولية العقدية وحدها وإنما ينصرف أيضاً إلى المسؤولية التقصيرية وهذا هو السبب الذى من أجله ذكرت المادة ٢٢٣ أن التحديد يشمل المسؤولية أياً كان نوعها .

ومن البديهي أنه لا يجوز فى حالة مقاضاة كل من الناقل والتابع أن يزيد مجموع التعويض الذى يحكم عليهما على الحد المنصوص عليه فى المادة ٢٢٣ .

ويحرم التابع - كالناقل - من ميزة التحديد إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر من التابع بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث .

٥٤٠ - الحد الأقصى القانونى للتعويض (م ٢٣٣) :

تحدد المسؤولية أياً كان نوعها ، المرفوعة على الناقل ، عقدية كانت أو تقصيرية ، عن هلاك البضائع أو تلفها (م ٢٣٣) أو عن التأخير فى تسليم البضائع (٣/٢٤) ، أو جزء منها ، بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن ، أى الوحدة المذكورة فى سند الشحن كأساس للأجرة ، (أى سواء بالكيلو أو الطن أو الوحدة كما لو كانت سيارة نقل) بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة ، أى الحدين أعلى .

وإذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بالحد الأعلى للمسؤولية . وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت إعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة .

ويكون تقدير قيمة البضاعة بحسب تقدر بثمنها لو كانت وصلت كاملة وسليمة ، بحسب سعرها فى سوق حر غير خاضع للتسعير الجبرى ، أو بحسب سعر بضاعة من نوعها ودرجتها .

٥٤١ - ورد بالمذكرة الإيضاحية :

«ولما كان تحديد المسؤولية ميزة لا ينبغى أن يحظى بها الناقل إلا إذا كان جديراً بها ، فقد حرّمته المادة ٢٤١ منها إذا أثبت الشاحن أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر من الناقل بقصد إحداث الضرر (وهو الغش)

أو بعدم إكتراث مصحوب بوعى وإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث (وهو الخطأ الجسيم أو الخطأ غير المغتفر كما يسميه القضاء الحديث) وقد تبدو العبارة التى إستعملها المشروع فى هذا النص غريبة على الصياغة المصرية، ولكنها العبارة السائدة فى مجال النقل على إختلاف أنواعه، وهى التى تفضلها الإتفاقيات الدولية لأنها تقرب الشقة بين تباين التشريعات الوطنية فى معنى الخطأ الجسيم ونصت الفقرة الثانية من المادة على حالتين يفترض فيهما الغش فى جانب الناقل، وذلك فيما لو أصدر سند شحن خال التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند بقصد الاضرار بالغير حسن النية، وفيما لو شحن البضائع على السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة.

هذا التقدير يعتبر حد أقصى لمسئولية الناقل أو التابع، بحيث تقدر المحكمة التعويض المستحق عن الهلاك أو التلف، أو عن التأخير، فى الدعوى المرفوعة على الناقل، طبقاً للقواعد العامة فى تقدير التعويض، ثم يخفض هذا الحد الأقصى. وبذلك لا يعتبر تعويضاً جزافياً يخضع لقاعدة النسبية المعروفة فى التأمين، والتى تنطبق عند الاصابة الجزئية للشئ المؤمن عليه.

«وفى مقابل تشديد مسئولية الناقل بافتراض خطئه، حددها المشروع بمبالغ قصوى لكيلا ينوء تحت أعبائها فيعجز عن مواصلة الاستغلال أو عن تطويره، وكان على المشروع وهو بصدد البحث عن الوسيلة إلى هذا التحديد، أن يختار بين ضوابط ثلاثة: إما عدد الطرود أو وحدات الشحن- فيجعل لكل طرد أو وحدة حداً أقصى، وإما الوزن فيضع لكل كيلو جرام من وزن البضاعة حداً أعلى، وأما الجمع بين الضابطين فتكون العبارة بعدد الطرود أو بوزن البضاعة تبعاً لأعلى المبلغين. واختار المشروع هذا الحل الأخير ونص عليه فى الفقرة الأولى من المادة ٢٢٢. ويلاحظ أن المبالغ التى حددها المشروع ليست مبالغ مقطوعة وإنما هى حدود قصوى لا يجوز للمحاكم أن تتجاوزها ولكن من حقها أن تهبط بها ليكون التعويض بقدر الضرر. كما يلاحظ أن الحدود التى وضعها المشروع معقولة، ولا تجحف بالشاحن ولا ترهق الناقل.

ويثير تقدير الحد الأعلى للتعويض على أساس عدد الطرود صعوبة فى الفرض الذى تجمع فيه الطرود فى حاويات ، وهو أسلوب حديث فى التعبئة يصون البضاعة من التلف وييسر شحنها وتفريغها وفرزها وتسليمها عند الوصول . والسؤال الذى يعرض فى هذا الصدد هو : هل تعتبر الحاوية بما تحوى عليه من طرود وحدة شحن واحدة أم تكون العبرة بعدد الطرود ؟ وإذا هلك الحاوية ذاتها أو تلفت فهل تعتبر طرودا وتدخل فى تقدير الحد الأعلى للتعويض ؟ وأجاب الفقرة الثانية من المادة ٢٣٣ بقولها أن كل طرد يعتبر وحدة شحن مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود فى سند الشحن ، وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها من طرود وحدة شحن واحدة . وتعتبر الحاوية ذاتها وحدة شحن إذا هلك أو تلفت ومن ثم تدخل فى تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط ألا تكون مملوكة للمناقل أو مقدمة منه .

المبحث السادس

المسؤولية عن التأخير :

٥٤٢ - قدمنا أن الناقل يسأل عن التأخير فى تسليم البضاعة ولولم يصيبها هلاك أو تلف ، إذا اتفق الشاحن معه على موعد لتسليمها فى ميناء الوصول ، أو ذكر هذا الموعد فى سند الشحن ، إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه^(١) .

فإذا لم يوجد اتفاق على موعد معين فيعتبر الناقل قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة (م ١/٢٤٠) .

فإذا سلمت البضاعة وأدعى طالب التعويض أنها وصلت متأخرة فعليه إخطار الناقل كتابة بذلك خلال ستم يوماً من تاريخ التسليم وإلا كانت الدعوى بالمسؤولية عن التأخير غير مقبولة (م ٤/٢٤٠) ، وإذا

(١) يسأل الناقل عن كل تأخير فى تسليم البضاعة ، طبقاً للقواعد العامة ، إلا إذا أثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى التأخير . ولا يعتبر إزدحام الميناء المتوسط سبباً أجنبياً عنه لأنه متوقع (بوناسيس فى D.M.F. ١٩٨٧ ص ١٤٨ رقم ٥٧)

كان قد أصاب البضاعة تلف ظلت الدعوى عنه مقبولة لأن الدفع بعدم القبول خاص بدعوى المسؤولية عن الضرر الذى يصيب المرسل إليه بسبب وصول البضاعة متأخرة أى الضرر الإقتصادى وحده .

هذا ، وتعد البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه فى المادة ٢٤٠ ، أى الميعاد المتفق على حصول التسليم فيه أو الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .

وتتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير طبقاً للمادة ٢٤٠/٣ ، إلا إذا اثبت أن التأخير نشأ عن غش أو خطأ جسيم وقع منه أو من نائبه أو أحد تابعيه ، طبقاً للمادة ٢٤١ . ويشمل نائبه الربان والوكيل البحرى ، ويشمل تابعوه المقاول البحرى والبحارة .

٥٤٣ - تقول المذكرة الإيضاحية :

- وتنتهى عند المادة ٢٣٩ أحكام المسؤولية فى حالتى الهلاك والتلف ، وتبقى حالة المسؤولية عن التأخير . وتناولت المادة ٢٤٠ هذه المسؤولية فأقامتها هى الأخرى على فكرة الخطأ المفترض وأتاحت للناقل فيها بإثبات أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير المعقولة لمنع التأخير أو أنه لم يكن فى إستطاعتهم إتخاذ هذه التدابير .

وبينت الفقرة الثانية من النص متى يقع التأخير فى التسليم فقالت :

إذا أهمل الناقل مراعاة الميعاد المتفق عليه ، وعند عدم وجود الاتفاق إذا لم يسلم البضاعة فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى ، أى المتوسط الحرص ، إذا وجد فى ظروف مماثلة . والضابط مادى ، ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية وإنما بظروف النقل .

ووضعت الفقرة الثالثة من النص حداً أقصى للتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير هو الحد الأقصى المبين فى المادة ٢٣٣ .

وأنشأت الفقرة الرابعة من النص دفْعاً بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التأخير فنصت على عدم إستحقاق أية تعويضات إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل - كتابة - بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم .

٥٤٤ - التعويض الكامل : إخطار الناقل قبل الشحن بقيمة وطبيعة البضاعة :

تقضى المادة ٢٣٤ أنه لا يجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً ، قبل الشحن ، عن طبيعة البضاعة ، وقيمتها ، وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة ، وذكر هذا البيان فى سند الشحن .

ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها .

٥٤٥ - ونقول المذكرة الإيضاحية فى ذلك :

- ولا محل لتحديد المسؤولية إذا أخطر الشاحن الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة وقدم له بياناً موضحاً فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة . يحدث هذا فى نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة المادية أو المعنوية ، كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة ومخلفات العباقرة والمعادن الثمينة والأحجار الكريمة والأجهزة البليقة . والغالب أن يتقاضى الناقل أجره إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة . وبسبب هذه الظروف مجتمعة سلبته المادة ٢٣٤ ميزة تحديد المسؤولية بشرط أن يذكر البيان الخاص بالبضاعة فى سند الشحن . وأقام النص قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضاعة ولكنه أجاز للناقل إثبات ما يخالفها . ويتضح من إطلاق عبارة النص أن للناقل إثبات عدم صحة البيان الخاص بالقيمة فى مواجهة الشاحن والغير - كالمؤمن على السواء ، وعلى هذه الصورة تكون المادة ٢٣٤ إستثناء من الفقرة الثانية من المادة ٢١٠ ، وهو إستثناء له ما يبرره لأن البضاعة ليست عادية والشاحن هو الذى يقدر قيمتها والغالب أن يكون التقدير عشوائياً ولا سبيل للناقل إلى التحقق من صحته إلا بالاستعانة بخبراء أخصائيين فى الفن أو الآثار أو الجواهر أو غير ذلك تبعاً لطبيعة البضاعة ومن غير المعقول إلزام الناقل بعمل هذا التقدير لأنه يرهقه وقد يحمله على رفض النقل أو التشدد فيه ، فكان من الأوفق تيسير الأمر عليه بأجازة إثبات ما يخالف القيمة المعلنة فى جميع الأحوال .

ويجوز للمرسل إليه التمسك بإطلاق التعويض فى هذه الحالة ، كما هو جائز للشاحن ، ما دام البيان يعنصره قد دُون فى سند الشحن . ولا يغنى عن تدوينه فى سند الشحن أن يكون وارداً فى وثيقة أخرى كفاتورة شراء البضاعة أو الشهادة الجمركية ، لأن هذه هى شروط وردت بالنص ، ولأن سند الشحن هو الحكم فى قبول الدعوى بين الناقل والشاحن وبين الناقل والمرسل إليه .

الفرع الخامس النقل المتتابع

٥٤٦ - يقصد بالنقل المتتابع النقل الذى يقوم بتنفيذه عدة ناقلين بمقتضى عقود متعددة ، وقد يكون النقل بحرياً فى جميع مراحل ، وقد تكون هذه لمرحل مختلفة بحرية فى جزء وبرى أو جوية أو نهريه فى الأجزاء الأخرى ، ويسمى فى هذه الصورة نقلاً متتابعاً مختلطاً ، وقد سبق أن أشرنا إليه ، بينما يسمى فى الحالة الأخرى نقلاً متتابعاً بحرياً . وفى الحالتين الفرض أن يصدر بالعملية كلها سند شحن واحد يسمى الشحن المباشر أى الذى يغطى الرحلة بأكملها Connaissance direct أو Through bill of lading ، وهذا السند المباشر سند نقل يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة فى جزء من الرحلة بأدواته الخاصة ويتعهد بتكملة الأجزاء اللاحقة إلى ناقل أو ناقلين آخرين^(١) .

وفى حكم هذا النقل نفرق بين النقل المتتابع البحرى والنقل المتتابع المختلط .

٥٤٧ - فى النقل المتتابع المختلط :

تختلط الرحلة بين البحر وبين جزء آخر يتم فى النهر أو البر أو الجو ، ويكون ثمة محل لإصدار سند الشحن عن المرحلة البحرية وسندات نقل

(١) يفيد الشاحن من نقل بضاعته بسند مباشر من حيث أن هذا للأسلوب يفنيه عن البحث عن ناقل بالنسبة لكل مرحلة ، فيكفيه أن يبرم عقداً وحيداً بشروط موحدة تحكم - منذ بداية إبرامه - العملية كلها . كما أنه يمتاز - فى خصوص الاعتمادات المستندية - على سندات الشحن التى يغطى كل منها مرحلة جزئية من المرحلة الكاملة ، إذ يفضل المشترون دائماً سندا مباشرا واحدا يغطى البضاعة منذ شحنها فى ميناء البائع حتى وصولها مكان المشتري

أخرى خاصة بالمراحل اللاحقة . وقد ذهب القضاء الفرنسى فى تحديد قواعد الدعوى التى ترفع على الناقل الأول إلى تطبيق القانون الخاص بالجزء الأخير من الرحلة باعتباره هو الذى يعرفه المرسل إليه ، وأما القانون الذى يحكم المسؤولية من حيث الموضوع فهو قانون الرحلة التى وقع خلالها الحادث المنشئ للضرر المطلوب تعويضه .

٥٤٨ - وفى النقل المتتابع البحرى :

الفرض أن البضاعة تقوم برحلتها بمقتضى عقد بين الناقل الأول والشاحن ، يغطى الرحلة كلها ، وعقود بحرية بين الناقل الذى يليه وبين هذا الأخير والتالى له وهكذا ، بحيث يسأل كل منهم عن المرحلة التى ينفذها ، ويعتبر الناقل الأول ذا صفة مزدوجة ، فهو ناقل بالنسبة للمرحلة التى ينفذها بمعرفته ووكيل بالعمولة بالنسبة للعقود التالية . وتختلف حقوق المرسل إليه - المدعى طبقاً لسند الشحن المباشر - تبعاً لما إذا كانت دعواه موجهة إلى الناقل الأول أو إلى ناقل متوسط .

٥٤٩ - (١) الدعوى ضد الناقل الأول :

على فرض أن هذا الناقل الأول ناقل بحرئى وأصدر سند الشحن بتعهد فيه بتنفيذ العملية كلها فإنه يقوم بدور مزدوج : فهو يضمن تنفيذ العقد بشروط السند الذى أصدره وذلك عن المرحلة التى يتولى بنفسه تنفيذها ، وهو يضمن كذلك تنفيذ المراحل الأخرى طبقاً لشروط السند المباشر بوصفه وكيلًا بالعمولة للنقل ضامناً لموكله الشاحن ، إذ هو يبرم العقود التالية باسمه هو ولكن لحساب موكله الشاحن ، وأن يكون له وصف الشاحن بالنسبة للناقلين المتوسطين ، وتحكم علاقته بموكله عن هذه المراحل المادتان ٨٢ و ٩٣ من قانون التجارة الخاصتان بالوكالة بالعمولة للنقل^(١) ، ولهذا فهو يضمن له أعمال الناقلين اللاحقين ، أى أنه يكون ضامناً سلامة العملية بأكملها ، مالم يكن المرسل هو الذى اختار الناقلين اللاحقين وأثبت الناقل الأول أن الضرر وقع للبضاعة وهى حيازة واحد منهم فلا يسأل هو عنه .

٥٢٧ - وما دام الناقل الأول له وصف الوكيل بالعمولة بالنسبة للمراحل التالية فهو لا يخضع - في خصوصها - للتنظيم الأمر الوارد باتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن، والذي يحرم على الناقل أن يشترط إعفاءه من المسؤولية، ولذا قضت محكمة النقض الفرنسية^(١) « بنقض الحكم الذي يبطل شرطاً في سند الشحن المباشر والذي به تغيير السفينة - لن يكون له سوى وصف للوكيل عن الناقل اللاحق، إذ يكون له بالنسبة لهذا الجزء من الرحلة - أن يشترط إعفاء من مسؤوليته كوكيل بالعمولة الشاحن » ويلزم - على أية حال - لنفاذ هذا الشرط أن يقوم الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من إستلام البضاعة من الناقل الثاني ومن الرجوع مباشرة عليه . أما إذا لم يمكنه من ذلك بأية وسيلة من الوسائل - كحصوله من الناقل الثاني على سند شحن باسم المرسل إليه وتسليمه لهذا الأخير - تعطل شرط الإعفاء هذا وظلت مسؤولية الناقل الأول على حالها^(٢).

٥٥٠ - (٢) الدعوى ضد الناقل المتوسط :

هذا الناقل المتوسط لا يسأل إلا عن الأضرار التي تقع منه في تنفيذ المرحلة التي يقوم بها . ولا تقبل دعوى المرسل إليه مباشرة ضده إلا إذا كان بيده سند شحن صادر من هذا الناقل للمرفوع ضده الدعوى (م ٨٢ ، ٩٣ تجارى ، ونقض مصرى ٢٣ مايو ١٩٦٣ السابق) ، ولكن يمكنه أن يقاضيه على أساس المسؤولية التقصيرية ، ويلزمه عندئذ إثبات خطأ عليه ، ويتساهل القضاء في إثبات هذا الخطأ إذا لم يكن بسند الشحن الصادر من هذا الناقل والذي سلمه إلى الناقل السابق عليه يتضمن تحفظ خاصاً بالضرر الظاهر بالبضاعة التي تلقاها ، إذ يفترض عندئذ أن الضرر أصابها وهي في حيازته .

٥٥١ - (٣) الدعوى ضد الناقل الأخير :

الأصل أن هذا الناقل لا يسأل - كالناقل المتوسط - إلا عن خطئه الواقع في المرحلة التي نفذها طبقاً لسند الشحن الصادر منه هو . فإذا لم يصدر

(١) نقض فرنسي ٢١ يونيو ١٩٦٩ بحرى فرنسي ١٩٦٠ ص ٦٦١ وتعليقاً مؤيداً له فى بحرى

فرنسي ١٩٦١ ص ١٦

(٢) نقض مصرى ٢٣ مايو ١٩٦٣ مجموعة النقض السنة ١٤ صفحة ٢٢٦

سنداً خاصاً وإنما قبل تنفيذ عملية النقل على أساس أنها مرحلة داخلية في تنفيذ السند المباشر الصادر من الناقل الأول لم يكن له أن يتخلص من شروط هذا السند ولا أن يتمسك باتفاق خاص بينه وبين الناقل السابق عليه .

ويلتزم الناقل الأخير - إذ يقوم بتنفيذ مرحلة تعد إمتداداً لما يغطيه السند المباشر - بتسليم البضاعة للمستفيد من السند المباشر ، ويكفى المرسل إليه عندئذ أن يتقدم للناقل الأخير بهذا السند ويثبت أنه المستفيد منه ليكون له حق المطالبة بالبضاعة .

وبالرغم مما قدمناه من قصر مسئولية الناقل الأخير على ما وقع للبضاعة وهي في حيازته بخطأ منه فإن القضاء الفرنسي - لاعتبارات عملية - قضى انه يسأل أمام المرسل إليه عن كل ما أصاب البضاعة في مراحل العملية كلها إذا طالب المرسل إليه بالأجر المستحق عن هذه المراحل ، على أساس إفتراض حطوله هو محل الناقلين السابقين عليه ، ويؤيد الشراح هذا الحل .

وقد أيد القضاء المصري المختلط هذه المعانى المقدمة (١) .

(١) فقال يسأل الناقل الذى أصدر سند الشحن المباشر عن إلتزاماته طبقاً للقانون الذى يحكم عقده مع الشاحن . وبالتطبيق لمبدأ وحدة العقد - والذى يسرى على كل سند شحن مباشر بالرغم من تنابع عمليات النقل - تسرى الإلتزامات الناشئة عن العقد الأول ليس فقط على العمليات التى تقوم بها السفينة الأولى بل كذلك على كل نقل يقوم به الماقلون اللاحقون الذين إختارهم الناقل الأول الذى أصدر السند ، ولا يغير من هذه الأحكام أن يوجد بسند الشحن المباشر شرط يجيز تغيير السفينة فى الطريق على مخاطر ومسئولية الشاحن .

ولا تقتصر مسئولية الناقل الذى أصدر سند شحن مباشر على عمليات نقل البضاعة إلى سفينة ثانية ولا على النقل الذى تقوم به هذه السفينة الثانية ، بل يشمل كذلك عمليات التفريغ فى ميناء الوصول ، أنظر رينار فى مقاله بعنوان سند الشحن المباشر دورة ٥ ص ١٦ .

ولا يمنع خلو سند الشحن الصادر من ناقل متوسط لصالح الناقل السابق عليه من شرط الأمر - لا يمنع المرسل إليه والمؤمن الذى يحمل محله من الرجوع على هذا الناقل المتوسط بوصفهم حلوا محل الناقل الأول بمقتضى حواله

ويكون للناقل المتوسط أن يتمسك على المرسل إليه والمؤمن الذى حل محله بشروط السند الذى

أصدره هو .

٥٥٢ - وقد أقر القانون هذه المبادئ في صورتين :

فيبقى الناقل الذى أبرم عقد النقل الأول والذى أبرم عقد النقل مع الشاحن مسؤولاً قبله عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بأكمله .

ولا يسأل الناقل الفعلى أمام الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل ، ويكون مسؤولاً عن هذه الأضرار بالتضامن مع الناقل المتعاقد أمام الشاحن ، الذى يكون له أن يقاضيه . ولكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من القانون ، ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى على الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة المذكورة . (م ٢٤٣) .

أما فى حالة النقل بسند مباشر ، أى إذا كان متفقاً بين الشاحن والناقل على أن يصدر الأخير سند شحن يغطى مراحل النقل كلها من أولها لآخرها ، فتسرى الأحكام المنصوص عليها والمتقدم ذكرها ، على مسؤولية الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن المباشر وعلى مسؤولية الناقلين اللاحقين له .

ومع ذلك ، وعلى خلاف الحالة الأولى ، ولأن سند الشحن صدر مباشرة من الناقل الأول وبالاتفاق مع الشاحن ، فإن الناقل الأول يبرأ من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها فى حراسة ناقل لاحق .

وإذا فوض الناقل الأول عن هلاك وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق جاز له إدخال هذا الناقل اللاحق فى الدعوى ليحكم عليه بتعويض ما تسبب فيه من ضرر (م ٢٤٣) .

٥٥٣ - نقول المذكورة الإيضاحية تحت هذا النص :

وتصدت المادة ٢٤٣ بفقراتها الثلاث لفرضين يتولى فيهما جملة ناقلين عملية النقل :

تناولت الفقرتان الأولى والثانية الفرض الذى يعهد فيه الناقل الذى أبرم عقد النقل (الناقل المتعاقد) إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى ، ويمكن

تسميته أيضاً الناقل البديل) ، بتنفيذ النقل بأجمعه أو جزء منه ، ووضعنا من اجازة هذا الفصل للناقل المتعاقد دون حاجة إلى موافقة الشاحن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك . والسؤال الذي يعرض في هذا الفرض هو أى من الناقلين ، المتعاقد أم الفعلى ، يكون مسئولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها ؟ و . النص : يسأل الناقل المتعاقد عن النقل بأجمعه ولا يسأل الناقل الفعلى إلا عن الجزء من النقل الذى تولاه ، ولكنه مسئول عنه بالتضام مع الناقل المتعاقد . وينبنى على ذلك أن طالب التعويض يستطيع أن يوجه دعواه إلى الناقل المتعاقد وحده أو إلى الناقل الفعلى وحده إذا أثبت أن الضرر وقع ثناء وجود البضاعة في حراسته ، أو إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلى معا بوصفهما متضامنين ، وإذا أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده ، جاز له ادخال الناقل الفعلى فيها إذا أثبت أن الضرر وقع أثناء تنفيذ الجزء من النقل الذى تولاه هذا الناقل الأخير . وإذا دفع الناقل المتعاقد التعويض ، جاز له الرجوع على الناقل الفعلى . وتسرى على كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ . ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض منهما عن الحد الأقصى للتعويض .

وتناولت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ حالة النقل بسد شحن مباشر ، وفيها يتفق الناقل الأول الذى يصدر سند الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل إلى نقطة معينة ، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان لينقلها بدوره إلى نقطة لاحقة ، ثم يسلمها هذا الناقل إلى ناقل ثالث وهذا إلى رابع وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول . ويقترب هذا الوضع من الوضع السابق حيث يوجد ناقل متعاقد وآخر فعلى ، ولكن الفرق بينهما أن الناقل المتعاقد فى الوضع الأول يعهد إلى الناقل الفعلى بتنفيذ النقل أو بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحياناً ، بينما لا يصدر الناقل فى الوضع الثانى سند الشحن المباشر لإبناء عن إتفاق مع الشاحن . وأقادت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ من الشبه بين الوضعين فأجرت عليهما نفس الأحكام ، فجعلت الناقل الأول كالناقل المتعاقد - مسئولاً عن النقل بأكمله ، وقصرت مسؤولية كل من الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير على الجزء الذى تولاه من النقل على أن يكون متضامناً فى هذه المسؤولية مع الناقل الأول كما هو الشأن

بالنظر إلى الناقل الفعلي في الوضع الآخر . ولم يستثن النص من التطابق بين الوضعين إلا أمراً واحداً ، هو تمكين الناقل الأول من نفي مسؤوليته تجاه الشاحن بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق ، وهي ميزة لا يتمتع بها الناقل المتعاقد في الوضع الآخر ، ويفسرها الفرق الذي أشرنا إليه بين الوضعين .

المبحث السابع

دعوى المسؤولية

١ - أطراف الدعوى

٥٥٤ - المدعى :

يقوم عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل والرسل إليه . ولذلك فالأصل أن دعوى المسؤولية عن تنفيذ هذا العقد تكون للشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل أو منه ضد أى منهما . ولكننا رأينا أن سند الشحن الذي يمثل إلتزامات الناقل ، يتضمن تعهد الناقل بوفاء إلتزاماته كناقل للمستفيد من سند الشحن ، سواء كان هو المرسل الشاحن أو شخصاً آخر تلقى السند عن الشاحن . ومن هنا كانت أهمية معرفة المستفيد من سند الشحن ، وهو يختلف باختلاف شكل السند .

فإذا كان سند الشحن إسمياً فإن الحق في المطالبة بإستلام البضاعة وبوفاء الإلتزامات الأخرى الواردة بالسند تكون للشخص المذكور أسمه في السند ولو كان السند في حيازة شخص آخر ، لأن السند المحرر في هذا الشكل لا يعدو أن يكون مجرد أداة لإثبات عقد النقل ولكن حيازته وحدها لا تحول حائزه أى حق قبل الناقل . وينطبق الحكم ذاته ولو لم يكن هناك سند شحن على الإطلاق .

وإذا كان السند انفيئاً فلا تكون الدعوى إلا للشخص المحرر السند لانه أول المظهر إليه الأخير تظهيراً ينقل الحق في السند لأنه بهذا التظهير تنتقل كل الحقوق الثابتة بالسند .

وأما إذا كان السند لحامله فإن الدعوى تكون لحامل السند ، دون شرط آخر .

ولا عبء يكون المستفيد من السند مالكا للبضاعة أو غير مالك لها .
ولكن كثيراً ما يكون المستفيد - على النحو المتقدم - ليس هو المرسل
إليه الحقيقي ، بأن يكون الشخص المستفيد ، أى الوارد اسمه بالسند
أو المظهر إليه ، وكيلاً عن صاحب الشأن الأصلي فى عقد النقل ، فهل يجوز
للمرسل إليه الحقيقي أن يرفع الدعوى على الناقل باعتباره المضرور
الحقيقى ؟ المسألة خلافية .

وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية فى حالة السند الاسمى بقبول
دعوى المرسل إليه الحقيقي متى كان السند يكشف بذاته عن أن الشخص
المذكور بالسند ليس إلا وكيلاً عن المرسل إليه الحقيقي ، وحكم بذات الحل
إذا كانت صفة المرسل إليه المذكورة فى السند - كوكيل - تبدو من حرفته
كوكيل بالمعولة للنقل . وقد حكم بذات المعنى كذلك بالنسبة للسند الاذننى .

٥٥٥ - ولكن هل تقبل الدعوى من الشاحن على الناقل إذا لم يكن
بيد الشاحن سند الشحن فلم يكن هو المستفيد منه ولم يظهره المستفيد
إليه ؟ كانت هذه المسألة محل جدل ، ورفضت محكمة النقض الفلانسية هذه
الدعوى بحجة أن الدعوى لا تقبل إلا من حامل سند الشحن ، مما أثار ثائرة
الشراح والمعلقين الذين رأوا فى هذا الحل إهداراً للاعتبارات العملية^(١) ،
فى قضية خلاصتها أن البضاعة التالفة لم تسلم إلى المرسل إليه ، وأعيدت
إلى الشاحن الذى تحمل نفقات إصلاحها وعودتها وإعادة إرسالها ، ف قضى
بالحكم الذى عرض على الدوائر المجتمعة أن الشاحن وحده الذى أخبر
عنه المرسل إليه ونزل عن مقاضاته ، له مصلحة فى مقاضاة الناقل ،
وبالتالى فإن المؤمن الذى حل محله كانت له مصلحة كذلك ، وتكون دعواه
ضد الناقل بقبوله ، وقد أشارت الدوائر المجتمعة فى حكمها إلى المرسل
إليه بوصفه طرفاً دائماً فى عقد النقل^(٢) ، (٣) .

(١) نقض ٧ ابريل ١٩٨٧ . بحرى فرنسى ١٩٨٧ - ٤١٧ تطبيق R.A. بونليس فى بحرى
فرنسى ١٩٨٨ ص ١٥٣ . بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ١٦٥ نقض ٢٥ يونية ١٩٨٥ J.C.P. ١٩٨٥ -
٢ - ٢٠٥٩٢ تطبيق يستيل ديوردد .
لكن المسألة إنتهت بحكم الدوائر المجتمعة فى ٢٢ ديسمبر ١٩٨٩ (بحرى فرنسى ١٩٩٠ ص
٢٩ تعليق بونليس .

(٢) وحكمت محكمة النقض الفرنسية بقبول دعوى شركة ضد الناقل البحرى . وكانت لشركة غير
حائزة لسند الشحن ولكن حيازتها لم تكن محل منازعة جدية والدعوى كانت بتعيين خبير لتحقيق حالة
البضاعة ، على أساس أن هذا الإجراء لا يمس موضوع النزاع (١٤ فبراير ١٩٨٩) .

٥٥٦ - والغالب الأعم في التجارة البحرية ، أن يكون الشاحن أو المرسل إليه مستأئناً على البضاعة لدى شركة من شركات التأمين تلتزم تعويضه في حالة إصابة البضاعة بضرر ناشئ عن تنفيذ عقد النقل ، (م ٢٧١) لذلك يمكن أن يثور السؤال لمعرفة ما إذا كانت دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل تظل مقبولة رغم سبق تعويضه بواسطة المؤمن عن الضرر الذي يطالب الناقل بتعويضه .

نرى على أنه لا مانع إطلاقاً من رفع الدعوى على الناقل بعد حصول الشاحن على تعويض ما أصابه بفعل الناقل لاختلاف أساس كل منهما^(١) .

والغالب عملاً أن ينص في عقد التأمين على حلول المؤمن محل المستأمن في حقوقه قبل الغير مرتكب الضرر^(٢) ، وعلى إلزام المستأمن بالعمل على حفظ هذه الحقوق وحفظ الدعاوى التي تضمنها لكي يفيد منها

(١) « متى كان حق المؤمن في الرجوع بالتعويض على المسؤول لم ينتقل إلى شركة التأمين ولم تحل محل المستفيد فيه ، فإن هذا الحق يبقى كاملاً للمستفيد ، ومن ثم يجوز له أن يجمع بين ذلك التقويض ومبلغ التأمين لاختلاف أساس كل منهما » .
(نقض ١٧ نوفمبر ١٩٧٢ مع ٢٤ ص ١١٠١) .
(١ يناير ١٩٥٩ مع ١٠ ص ١٤) .

في الدعوى قيل أنه لا يجوز للشاحن الجمع بين مبلغ التأمين الذي استأده من شركة التأمين وبين التعويض لأن الضرر الواحد لا يجوز تعويضه مرتين ، غير أن الحكم المطعون فيه قال تبريراً لقضائه أن وفاء الشركة بمبلغ التأمين للمؤمن له ليس إلا وفاء لدين له استحق في نعمتها بموجب عقد التأمين مقابل ما دفعه لها من أقساط فلا يفيد من ذلك المسؤول عن الضرر لأنه يعتبر من الغير بالنسبة لهذا العقد ، وأثبت محكمة النقض في حكم ١٩٧٢ ما سبق لها قوله في حكم ١٩٥٩ ، من أنه لا مجال لتأسيس حق شركة التأمين في الرجوع على الغير الذي تسبب بفعله في وقوع الخطر المؤمن منه على الحلول الاتفاقية لأن وفاء الشركة بمبلغ التأمين ليس إلا تنفيذاً لإلتزامها تجاه المؤمن لا بينما يقتضى الرجوع بدعوى الحلول أن يكون المؤمن في الدائن بالدين المترتب في ذمة المدين لا بدين مترتب في ذمته هو ، وإلى أنه لا مجال كذلك لإقامة ذلك الحق على أساس من الحوالة الحاصلة بين شركة التأمين والمؤمن له لتخلف شرط إنعقادها وهو رضا المدين بها كتابة عملاً بنص المادة ٢٤٩ من القانون المدني القديم الذي يحكم واقعة الدعوى .

(٢) انظر نقض ١٢ مايو ١٩٧٤ مجموعة النقض ٢٥ ص ٨٥٩ .

وقد حكم أنه :

« إذ كان يبين من وثيقة التأمين على البضاعة المنقولة بحراً أن المستأمن قد وافق بمقتضى الوثيقة على أن تحل شركة التأمين - بما تدفعه عن الخسائر والأضرار - بمقتضى هذه الوثيقة - محله في جميع الدعاوى والحقوق التي لها قبل الغير المسؤول فمفاد ذلك أن المستأمن قد خول حقه في التعويض عن الضرر قبل المسؤول إلى شركة التأمين ، مما لا يجوز معه للمستأمن أن يجمع بين مبلغ التعويض ومقابل

المؤمن ، ولذلك إذا حاول الناقل التمسك بعقد التأمين إلترزم بالدفع للمؤمن بدلاً من الدفع للشاحن المستأمن ، وبذلك لن تكون له مصلحة في مناقشة الشاحن رافع الدعوى ، كما أنه من جهة أخرى يمتنع عليه أن ينكر على الشاحن مصلحته في الدعوى ، لأنه حتى على فرض إنعدام مصلحته بسبب سبق جبر الضرر فإن له مصلحة في المحافظة على حقوق المؤمن ، لأن في هذا وفاء بالترزام عليه ناشئ من عقد التأمين (انظر المادة ٣٧١ بحرى التى تقول يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض الذى دفعه) .

يستوى ان تكون الحوالة سابقة على وقوع الحادث المؤمن منه^(١) أو لاحقة عليه .

⁼⁼
التأمين ولا استحالة تنفيذ ما اتفق عليه بالمشاركة من رجوع شركة التأمين على الناقلة وهى المسئولة عن الضرر^{١٢}.

نقض ٢٩ أبريل ١٩٧٤ مج ٢٥ ص ٧٤٩ .

وقد تكون الحوالة شفوية ، ولا يلزم أن يكون التعويض قد دفع للمستأمن فعلا (نقض ١٩٧٤/٥/٢٢ مجموعة النقض ٢٥ ص ٨٥٩) .

وأنه - إذا كان الثابت أن الطاعة - وهى شركة التأمين - أقامت الدعوى طالبة لإزام المطعون عليها - بوصفها مسئولة عن الضرر المؤمن منه - بما دفعته الشركة إلى المستأمنين ، وإسندت فى مطالبتها إلى شرط الحلول الوارد فى وثيقة التأمين ، وإذا كان هذا الشرط فى حقيقته حوالة حق إحتمالى مشروطة بتحقق الخطر المؤمن منه ، فإنه يكون خاضعاً لأحكام حوالة الحق فى القانون المدنى وهى لا تستوجب لانعقاد الحوالة رضا المدين ، وترتب عليها - بالنسبة للحقوق الشخصية - إنتقال الحق المحال به من المحيل إلى المحال له بمجرد انعقاد العقد . ولما كانت الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين فقد تمت باتفاق طرفيها عليها ، وقد وقع فعلاً ، فقد زال عن الحق المحال صفته الاحتمالية وانسحق وجوده محققاً وانتقل من ثم إلى شركة التأمين . وإذا كان مودى ماسلف أن الحق فى الرجوع على المسئول عن الضرر قد إنتقل إلى الطاعة بمقتضى الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين . وكان إنتقال هذا الحق - على ماسلف القول - غير معلق على الوفاء بالتعويض ، فإن الدعوى تكون قد أقيمت من دى صفة . ويكون الحكم المطعون فيه وقد خالف هذا النظر وإنتهى إلى أن الطاعة حين رفعت دعواها لم يكن لها شمة حق فى رفعها بسبب وانفاها اللاحق بالتعويض . يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون .

نقض ١٢ مايو ١٩٧٤ مج ٢٥ ص ٨٥٩ .

(١) ، وحيث أن مما تنعاه الطاعة فى باقى أسباب الطعن على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك نقول أن حوالة الحقوق المستقبلية والتعامل فيها جائز قانوناً فيكون لشركة التأمين أن تنقل الحق من المستأمن ولو لم يكن الضرر المؤمن منه قد تحقق بعد . وقد تضمنت وثيقة التأمين المقدمة فى هذه الدعوى شرطاً يخولها الحق فى الطول محل الشركة المستأمنة فيما يكون لها من دعاوى وهو شرط صحيح ويتعين أعمال احكامه من غير حاجة إلى سند آخر مستقل لينعقد به

وبالعكس لا يصلح للمطالبة بالتعويض عن البضائع الهالكة الإداء بالحوالة من المستفيد من سند الشحن إذا كانت وثيقة التأمين قد أبرمت بعد وصول البضاعة لأنها تكون باطلة طبقاً للمادة ٣٥٠ بحري، ولا يكون للمرسل إليه حق منها يحيل شركة التأمين به على الناقل.

ويجب لقبول الدعوى أن ترفع من الحامل الشرعى لسند الشحن، فلا تقبل من مجرد حامل لنسخة من سند الشحن مدون بها أنها غير قابلة للتداول، ولا من مظهر إليه تظهيراً ناقصاً لحساب نفسه، ولا ممن يتمسك بسند شحن ليس عليه توقيع الربان أو وكيله.

وفى البيع سيف (أو البيع فوب) تنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت (شحنها) ويكون هو صاحب الحق فى المطالبة بتعويض أى عجز فيها، فلا تقبل الدعوى من شركة التأمين بناء على حوالة حق صادرة من البائع.

الحلول وإذا كان هذا الشرط قائماً منذ تاريخ وثيقة التأمين وكانت الطاعة قد تمسكت به أمام المحكمة فإن إهداره بدعى أنه لا يجدى، المستأنفة التمسك به طالما لم تقم بالوفاء بالتعويض إلا فى تاريخ لاحق لتقديم عريضة الدعوى لقلم المحضرين وأنها حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق فى رفعها يكون من الحكم خطأ فى تطبيق القانون.

وحيث أن هذا النعى صحيح، ذلك أنه يبين من مدونات الحكم المطعون فيه وسائر الأوراق أن الطاعة - وهى شركة التأمين - أقامت هذه الدعوى طالبة إلزام المطعون عليها الأولى بوصفها مسؤولة عن الضرر المؤمن منه - بما دفعته للشركة المستأنفة، وبسندت فى مطالبتها إلى شرط الحلول الوارد فى وثيقة التأمين وإذا كان هذا الشرط فى حقيقته حوالة حق إحتمالى مشروطة بتحقيق الخطر المؤمن منه فإنه يكون خاضعاً لأحكام حوالة الحق فى القانون المدنى وهى لا تستوجب لأنقاد الحوالة رضاء المدين وترتب عليها - بالنسبة للحقوق الشخصية - إنتقال الحق للمحال له من المحيل إلى المحال له بمجرد إنقضاء العقد. ولما كانت الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين قد تمت بإتفاق طرفيها عليها وكان الخطر المؤمن منه وهو حصول عجز وتلف وغوار فى الرسالة المؤمن عليها قد وقع فعلاً فقد زال عن الحق المحال صفته الاحتمالية واضحة وجوده محققاً وانتقل إلى شركة التأمين الطاعة، وإذا كان مؤدى ماسلف أن الحق فى الرجوع على المسئول عن الضرر قد إنتقل إلى الطاعة بمقتضى الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين وكان إنتقال هذا الحق على ماسلف القول غير معلق على الوفاء بالتعويض، فإن الدعوى تكون قد إقيمت من ذى صفة ويكون الحكم المطعون فيه وقد خالف هذا النظر وانتهى إلى الطاعة حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق فى رفعها بسبب وفائها اللاحق بالتعويض يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يستوجب نقضه فى هذا الخصوص.

وحيث أن محكمة الاستئناف بقضائها بعدم قبول الدعوى بالنسبة للمطعون عليها الأولى قد حجت نفسها عن نظر الموضوع، فإنه يتعين مع النقض الإحالة ..

٥٥٧ - المدعى عليه :

ترفع دعوى المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل على الناقل البحري بوصفه كذلك ، ويجوز أن ترفع على الربان بصفته وكيلاً عن الناقل لأن الربان يمثل المجهز فى التقاضى .

ولا يجوز إختصام التوكيل الملاهى مباشرة حيث انه لا يتمتع بشخصية قانونية مستقلة بل يجب أن تختصم الشركة التى يتبعها هذا الوكيل ، فترفع الدعوى على هذه الشركة بوصفها الوكيله عن الناقل ولا ترفع عليها بصفتها مسئولة مباشرة عن تنفيذ عقد النقل كما يجوز إختصام الربان (م ٩٩ و ١٤٤) .

٢ - أوراق الدعوى :

٥٥٨ - ومن المستقر أن الربان يمثل المجهز قانوناً أمام القضاء ، فتقبل الدعوى ضد المجهز على الربان فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة دون حاجة لذكر صفته أى أن المقصود مقاضاة المجهز ، ويصير تنفيذ الحكم ضد المجهز فى شخص الربان . وقد سبق أن تعرضنا لهذه المسألة عند دراسة الربان . تقول المادة ٩٩ ، يعتبر الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة . فتقبل الدعاوى ضد المجهز ومنه فى هذا الخصوص على الربان ، ويقطع التقادم بالإعلانات الموجه إليه فيعتبر موجهاً إلى المجهز . ولا تثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان الغير يعلم ذلك ، وهذا القيد خاص بنياية الربان عن المجهز ولا يمتد إلى تمثيله أمام القضاء^(١) .

ويثور السؤال فى حالة تأجير السفينة حول معرفة مجهزةا وهل هو المالك أم المستأجر ، أى من هو الشخص الذى يمثله الربان قضاء ، وتقول المادة ٧٨ فى تعريف المجهز انه هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزةاً حتى يثبت غير ذلك .

(١) راجع ما تقدم فى دراسة معاونى النقل

والمسألة خلافية، ولكن بصفة عامة فى الإيجار بالرحلة يكون الربان تابعاً للمجهز المالك الذى لا يتخلى عن إدارة السفينة، وفى الإيجار بالرحلة وفى إيجارها عارية يكون المجهز هو المستأجر الذى تنتقل إليه إدارتها التجارية على الأقل (م ١٦١ و ١٧٤).

كذلك يعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر، كما يعد موطن وكيل السفينة موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م ١٤٤).

٣ - الإختصاص :

٥٥٩ - ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات (م ٢٤٥ بحرى)، وتقول المادة ٥٥ مرافعات أنه فى المواد التجارية يكون الإختصاص لمحكمة المدعى عليه.

«وعنى المشروع تنظيم الإختصاص بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى، سواء كانت من المرسل إليه أو المؤمن أو الشاحن ضد الناقل أو منه ضد أى منهما ما دامت ناشئة عنه. فقال أنها أولاً من إختصاص محكمة المدعى عليه أو المحكمة التى تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه فى دائرتها أو المحكمة التى يجب تنفيذ الاتفاق فى دائرتها (م ٢٤٥ بحرى و ٥٥ مرافعات)».

ويجوز أيضاً حسب إختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة، والمقصود شحن البضائع المنقولة موضوع الدعوى أو تفريغها أو التى حجز على السفينة من أجل إلتواء بتعويضها. وهذه هى فكرة إختصاص «المحطات الرئيسية» التى أقرها القضاء لأسباب عملية بالنسبة للإختصاص فى الدعاوى على شركات السكة الحديد وشركات التأمين فى فرنسا^(١) تيسيراً على المرسل إليهم.

ويقع باطلاً كل إتفاق، سابق، على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده (أما بعد قيام النزاع فالإتفاق صحيح لإنتفاء نقطة ضغط أحد الطرفين على الآخر) (م ٢٤٥).

ويقصر تطبيق هذا النص على الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً، فلا يحكم الدعاوى الناشئة عن غير هذا العقد أو عن المسؤولية التقصيرية (م ٢٤٥ بحرى).

٥٥٩ - وقد قضت المادة ٢٤٦ على جواز الاتفاق على التحكيم، فقد قالت إنه إذا إتفق فى عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب إختيار المدعى فى دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو فى موطن المدعى عليه أو فى مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى أو فرع أو وكالة أو فى المكان المعين فى إتفاق التحكيم أو فى دائرة المحكمة التى يقع فيها الميناء الذى حجز على السفينة.

وهناك قيدان على ذلك :

١ - يقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الإختيار أو تقييده (م ٢٤٦).

٢ - وفى حالة الإتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد المذكور، ويقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضى باعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام.

- ويرجع فى تقرير صحة شرط التحكيم وفى ترتيبه لأثاره إلى قانون البلد الذى إتفق على إجراء التحكيم فيه.

٥٥٨ - وإذا كان سند الشحن يحيل إلى مشاركة الإيجار وكانت تتضمن شرط التحكيم فإنه يحتج بهذا الشرط على المرسل إليه باعتباره طرفاً ذا شأن فى عملية النقل يتكافأ مركزه حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل

ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به هذا الأخير ومنذ إرتباط الأخير ومن ثم يلتزم بشرط التحكيم الوارد فى سند الشحن باعتباره فى حكم الأصل .

ولا يلزم شرط التحكيم إلا أطرافه ، فالشروط الوارد فى عقد البيع لا تلزم أى من طرفى النقل .

ولا يلزم تعيين أشخاص المحكمين فى الاتفاق على التحكيم ، أى فى عقد النقل ، وإنما أوجب القانون ذكر اسمائهم فى مشاركة التحكيم بعد ما يثور النزاع الداعى إلى التحكيم . وأجاز أن يكون التحكيم فى الخارج على يد محكمين أجانب على ما ذهبت إليه محكمة النقض .

وقد حكمت محكمة النقض فى (الطعن رقم ١٢٥٩ لسنة ٤٩ ق جلسة ١٣/٦/١٩٨٣) بالمبدأين التاليين :

١ - لما كان الثابت أن شرط التحكيم المدرج فى سند الشحن قد نص على أن يحال أى نزاع ينشأ عن هذا السند إلى ثلاثة محكمين فى «مرسيليا» وكان المشرع قد أقر الاتفاق على إجراء التحكيم فى الخارج ولم يرد فى ذلك ما يمس النظام العام ، فإنه يرجع فى شأن تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره إلى قواعد القانون الفرنسى باعتباره قانون البلد الذى إتفق على إجراء التحكيم فيه طبقاً لما تقضى به المادة ٢٢ من القانون المدنى بشرط عدم مخالفة تلك القواعد للنظام العام فى مصر .

٢ - مناط إستبعاد أحكام القانون الأجنبى الواجب التطبيق - وفق المادة ٢٨ من القانون المدنى - هو أن تكون هذه الأحكام مخالفة للنظام العام فى مصر أى متعارضة مع الأسس الإجتماعية أو السياسية أو الإقتصادية أو الأخلاقية فى الدولة مما يتعلق بالمصلحة العليا للمجتمع بما لا يكفى معه أن تتعارض مع نص قانونى أمر ، وكانت المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات بما اشترطته من وجوب بيان أسماء المحكمين فى مشاركة التحكيم أو فى إتفاق مستقل لا تتعلق بالنظام العام على النحو السالف بيانه فإن مخالفتها لاتنهض مبرراً لاستبعاد تطبيق القانون الأجنبى الواجب التطبيق .

- والاتفاق على تطبيق قانون أجنبي ينصرف إلى المسائل الموضوعية ، أما إجراءات الدعوى ومواعيدها ، فهذه ينطبق عليها قانون القاضى المرفوعة أمامه الدعوى طبقاً للمادة ٢٢ مدنى^(١).

- وكذلك الإحالة إلى تطبيق قانون بلد تتضمنين قواعد معاهدة بروكسل ، كالقانون الانجليزى وطبقاً للمادة ١٩ مدنى وتتعلق بالقواعد الموضوعية . ويسرى عليها القانون الأجنبى . أما المادة ٢٢ فمتعلقة بمسائل الاختصاص وجميع المسائل المتعلقة بالإجراءات وينطبق بشأنها قانون القاضى ، إلا إذا إتفق صراحة على إستبعادها وتطبيق القانون الأجنبى فيما يتعلق بالإجراءات والمواعيد .

(١) . وحيث إن المقرر قانوناً أن مكان التحكيم يعتبر عنصراً أساسياً فى عقود التحكيم فى المنازعات ذات العنصر الأجنبى - وإن الإتفاق على تحديد مكان معين لإجراء التحكيم فيه يعنى الإتفاق على الخضوع لأحكام القانون فى البلد الذى يجرى فيه التحكيم .
وحيث أنه ثابت أنه قد إتفق على إجراء التحكيم فى الإسكندرية فذلك يعنى خضوع الاتفاق لإجراء التحكيم للقانون المصرى .

وحيث أن قانون المرافعات المصرى قد نص فى المادة ٥٠٢ منه على أن :
« وإذا تعدد المحكمون وجب فى جميع الأحوال أن يكون عددهم وترأ وإلا كان التحكيم باطلاً ، وبمراعاة ما تقتضى به القوانين الخاصة يجب تعيين اشخاص المحكمين فى الاتفاق على التحكيم او فى إتفاق مستقل .

وحيث أن البطلان الناشئ عن مخالفة ذلك هو بطلان متعلق بالنظام العام (نقض جلسة ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٢٤ طعن ٨٨ سنة ٣ ق مجموعة ٢٥ سنة جزء أول صفحة ٢٩٧)

وحيث إنه لما كان شرط التحكيم المشار إليه والوارد فى مشاركة الإيجار بمقتضى الإحالة إليه فى سند الشحن وباعتباره من شروط سند الشحن (محكمة النقض طعن ٤٥٠ سنة ٤٠ ق جلسة ٥ مارس سنة ١٩٧٥) قد جعل التحكيم على يد إثنين أى أن عدد المحكمين ليس وترأ . فإن من شأن ذلك بطلان التحكيم . كما أنه لم يتم تعيين اشخاص المحكمين فى ذات الاتفاق او فى إتفاق مستقل - إذ لم يقدم للمحكمة إتفاق مستقل بتعيين اشخاص المحكمين - ولما كان تخلف تعيين المحكمين يعيب شرط التحكيم ويبطله أيضاً .

وحيث أنه يكون الأمر احد إحتمالين الأول إتفاق المحكمين - وهما إثنان - فهذا باطل كما سبق البيان ، والثانى إختلافهما وإختبارهما لمحكم آخر وهذا أيضاً باطل لأنه لايجوز توكيل بعض المحكمين فى المشاركة فى تعيين آخرين من بعد (نقض جلسة ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٢٤ المشار إليه) .

إسكندرية تجارى جزئى دائرة ٢ فى ١٤/٢/١٩٨٠ .

٤ - إنقضاء الدعاوى الناشئة من عقد النقل :

٥٦٠ - ١ - لا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير فى تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض (أى كان) الناقل ، كتابة ، بالتأخير ، خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم . (م ٤/٢٤٠) .

وهذا التاريخ يتحدد طبقاً للفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ ، فهى تقول يعتبر الناقل قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى سلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد إتفاق . فمعيار التأخير هو معيار موضوعى ينظر فيه إلى ظروف ناقل مماثل لا إلى ظروف الناقل المدعى عليه .

فالمقصود هو الناقل العادى متوسط الحرص إذا وجد فى ظروف مماثلة . والضابط مادى ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية وإنما بظروف النقل .

ولا محل لإخطار الناقل ولا لمطالبته بالتعويض قبل أن يعتبر متأخراً ، فإذا اعتبر كذلك انفتح أمام طالب التعويض ميعاد ستين يوماً ، يمتنع بعدها مطالبته بشئ .

وميعاد الستين يوماً مقرر لقبول الدعوى ، فلا يقبل إنقطاعاً ولا إيقافاً فهو دفع بعدم قبول الدعوى ، كما تقول المذكرة الإيضاحية .

٢ - تنقضى الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم التسليم فيه .

ويسرى هذا التقادم على كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل ، أى من وقت أخذ الناقل البضاعة فى عهده حتى تسليمها لصاحب الحق فى الإستلام ، وعلى الدعاوى التى يرفعها الناقل على الشاحن أو المرسل إليه مدامت ناشئة عن العقد . ولا تسرى على الدعاوى الناشئة عن غير حق النقل أو على أى أساس آخر .

وتكلمت المادة ٢٤٤ فى إنقضاء الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر ، ووضعت فى هذا الصدد المبدأين التاليين :

١ - مدة الإنقضاء سنتان تسريان من تاريخ تسليم البضاعة إن كان هناك تسليم ، ومن التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم إذا هلك البضاعة . ويرجع فى تعيين هذا التاريخ الأخير إلى الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ . والمقصود من تقصير مدة الإنقضاء فى هذا المجال تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع لكيلا تتراكم الدعاوى .

٢ - يشمل هذا الإنقضاء كل دعوى تستند إلى حق ينشئه عقد نقل البضائع بالبحر . فلا يقتصر على دعاوى المسؤولية وحدها ، ولا على دعاوى المسؤولية عن الأضرار التى تقع خلال الفترة التى حددتها المادة ٢٢٧ دون غيرها ، وعلى الدعاوى التى توجه إلى الناقل وحده ، وإنما ينصرف إلى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل ، كالدعوى التى يقيمها الناقل على الشاحن أو على المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع الأخرى .

المذكرة الإيضاحية :

٥٦١ - والعبرة هى بتمام التسليم ، فإذا استطال عدة أيام بدأت مدة السنتين من تاريخ نهايته ، وإذا لم يحصل تسليم سرى من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه ، طبقاً للمعيار الوارد بالمادة ٢/٢٤٠ .

ويجب أن يحصل تسليم البضاعة للمرسل إليه بأن توضع تحت تصرفه مادياً فى المكان المتفق على تسليمها فيه ، وبطريقة تسمح له أن يفحصها وأن يحتج لو اتضح له تلف فيها ، هذا التسليم الفعلى réception يختلف عن التسليم بمعنى livraison الذى يجب أن يتم طبقاً لشروط العقد لينهى مسؤولية الناقل ، فالتسليم المقصود فى هذا المقام ، معناه أن تقدم البضاعة مادياً للمرسل إليه أو لثائبه بطريقة تمكن له من فحص البضاعة مادياً ، لذلك لا يعتبر أن البضاعة قد سلمت :

١ - إذا وضعت البضاعة على صناديل طبقاً لشروط العقد - ولكن لم يتقدم المرسل إليه لإسلامها .

٢ - إذا وضعت البضاعة في مخازن الجمرک لحساب المرسل إليه وكان منصوباً في سند الشحن أن التسليم بهذه الكيفية يضع حداً لمسئولية الناقل فإنه لا يعتبر تسليماً^(١).

٣ - إذا نص في العقد على أن مسؤولية الناقل تنتهى بإستلام أمين السفينة للبضاعة على ظهر السفينة فإن هذا الاستلام - وإن أعفاه من المسؤولية - لا يعد تسليماً حسب المادة ٢٤٤ بحرى^(٢).

٤ - وبالمثل ، لا يعتبر التسليم الحکمی أو الرمزی الذى يحصل بتسليم السند الذى يمثل البضاعة .

ويلاحظ انه لا بد أن يكون التسليم حاصلأً للمرسل إليه أو لوكيله ، فلا يعد تسليماً إنقاذ البضاعة وتسليمها للإدارة أو للقنصل فى الخارج^(٣) أو الجمارک كما تقدم^(٣).

(١) حکم بانه ، ليس على المرسل إليه أن يثبت خطأ الناقل بل على هذا الأخير أن يدفع المسؤولية بأحد الأسباب المعفية منها والمنصوص عليها قانوناً .

وما احتج به الناقل من تسليمه البضاعة اليهصلحة الجمارک وعدم توجيه إحتجاج إليه من المرسل إليها عن العجز لا يرفع عنه المسؤولية ما دام ثبت ذلك العجز من شهادة مصلحة الجمارک التى استلمت البضاعة نيابة عن الشركة المرسل إليها وليكتشف العجز قبل تسليمها إلى المرسل إليه إذ من المقرر أن الناقل يبقى مسئولاً عن البضاعة إلى أن يصير تسليمها فعلاً إلى صاحبها .
إسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ مايو ١٩٥٩ للمحاماة ٦١ - ٩١ .

(٢) وقد تقدم أن شرط التسليم تحت الروافع المنصوب بشرط التفريغ التلقائى يعطى الربان سلطة تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلامها فوراً ويكون له أن يجهد بها إلى مقاول التفريغ . فأعطاه البضاعة للمقاول على هذا النحو يعتبر تسليماً منهياً لعقد النقل بشرط أن يكون المقاول مفوضاً من الشاحن أو المرسل إليه فى الإستلام ويبيده سند الشحن ، وتبدأ المدة المنصوص عليها فى المادة ٣٧٤ بحرى من تاريخ هذا الإستلام .

(٣) وإنما يلزم أن يكون التسليم حاصلأً بعد تمام الرحلة ، بمعنى انه إذا سحب المرسل إليه البضاعة فى الطريق بسبب غرق أو حادث بحرى فلن المادة (٢٧٤) لا تنطبق .
إستئناف إسكندرية ١٢ يولية ١٩٥٦ للمحاماة السنة السابعة والثلاثين ص ٧٢٠ .

وقد حكمت محكمة النقض المصرية بإعتبار رفض المرسل إليه الاستلام بمثابة الإستلام الذى يبدأ به سريان التقادم فى معنى المادة ١٠٤ (تجارى) التى تقضى بسريانه من يوم تسليم البضاعة لأن إشتراط التسليم الفعلى يؤدى فى حالة رفض المرسل إليه إستلام البضاعة بعد عرضها عليه إلى إبطاء مدة التقادم وبقاء مسؤولية الناقل معلقة ومرهونة بمشيئة المرسل إليه وخو ما يخالف قصد المشرع .

ولا يسرى التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه ولو كان المانع أدبياً .

وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، أو يندب خبير لتقدير الأضرار . (م ٢٤٤/٢ بحرى) .

وينقطع كذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى ، بأسباب أخرى ، منها :

وهو ينقطع بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة ، وبالتبنيى وبالجزء ، (م ٣٨٢ ، ٣٨٣ مدنى) .

وينقطع كذلك الإقرار بحق الطالب ، إقراراً صريحاً أو ضمنياً (م ٣٨٣ مدنى) .

وإذا انقطع التقادم بدأت مدة جديدة تبدأ من وقت إنتهاء الأثر المترتب على سبب الإنقطاع (م ٣٨٥ مدنى) .

ولكن يلزم أن يكون الاعتراف قاطعاً فى معناه^(١) ، ولذلك حكم أن عرض الناقل تعويضاً على سبيل الترضية ورغبة فى المحافظة على عملائه وإعلانه أنه لن يقبل أى تسوية أخرى إذا رفض العميل فإين ذلك لا يقطع التقادم .

= ونلاحظ أن الجمرک لا يعتبر وكيلاً عن المرسل إليه . الجمرک لا يتصرف بمقتضى عقد النقل ولكن بمقتضى نص القانون . (نقض ١٩٧٦/٦/٢١ ص ١٣٨٤ ، ١٩٥٥/١٢/٨ ص ١٥٤٥) : ٧ ديسمبر ١٩٨١ . ومتى فرغت البضاعة فى مخازن الجمرک فإن الجمرک يباشر عملاً من واجب الربان وهو تسليم البضاعة للمرسل إليه مقابل سند الشحن

كذلك لا يعتبر الجهاز الذى يقوم بالتفريغ بمقتضى إحتكار كما هو الحال فى مصر - أنه وكيل المرسل إليه بل مهمته هى تفريغ البضاعة ثم تسليمها للمرسل إليه وإنما يمكن إعتبار جهاز التفريغ وكيلاً عن المرسل إليه متى زوده الأخير قبل التفريغ بسند الشحن ووكله فى الإستلام

(١) وحكمت محكمة النقض المصرية بأن الإقرار القاطع للتقادم هو - على ما جرى به قضاء محكمة النقض - الإقرار الذى يتضمن الإعراف بحق صاحب البضاعة فى التعويض . وبالمسئولية عن فقدها .

(نقض ٣٠ أبريل ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٣١٠٨٩١ مايو ١٩٥٦ مجموعة النقض السنة ٧ ص ٦٤٢)

٥٦٢ - قطع ووقف التقادم وتعديله والتنازل عنه :

يقرر القضاء وقف التقادم كلما كان رفع الدعوى مستحيلاً على المدعى (انظر م ٢٨٢ مدني) ، ولكنه يتطلب لذلك إستحالة مطلقة . ويقف التقادم كذلك إذا كان متفقاً بين الطرفين على عدم رفع الدعوى خلال مدة معينة لأن المدعى يكون ممنوعاً إتفاقاً من رفع الدعوى ، ولذلك حكم بوقف التقادم إذا ورد في خطابات ذوى الشأن المتبادلة أن التقادم يقف ولا يبدأ إلا بعد مدة شهر من إجابة للناقل على طلبات المرسل إليه^(١) .

وطبقاً للقانون المدني المصري (م ٣٨٨) لا يجوز أن يتفق في عقد النقل على مدة أخرى - أطول أو أقصر من مدة السنتين - تتقادم بها الدعوى المشار إليها ، وإنما يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن ينزل ولو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه بشرط أن يكون له حق التصرف في حقوقه (م ٣٨٧ مدني مصري)^(١) .

= وقالت محكمة النقض المصرية بخصوص نقل برى : إن الإقرار القاطع لهذا التقادم يجب أن يتضمن إقراراً بحق صاحب البضاعة في التعويض وبالمسئولية عن الضرر . فلا يكفي لذلك خطاب من الناقل إلى صاحب الحق في البضاعة يتضمن إقراراً بفقدائها وإتكاراً في الوقت ذاته للمسئولية عن فقدانها ، بل ينسب الخطأ المباشر المسبب له إلى خطأ عمال صاحب البضاعة . نقض مصري ٥ نوفمبر ١٩٥٢ مجموعة أحكام النقض المدنية لسنة الخامسة عدد ١ ص ١٥٦ .
كذلك في ظل معاهدة بروكسل : نقض مصري ٣٠ أبريل ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٤ ص ٨٩١ .

وحكم أن مجرد مشاركة التحكيم والتوقيع عليها لا يقطع أيهما ذاته مدة التقادم لأن المشاركة ليست إلا إتفاقاً على عرض نزاع معين على المحكمين والنزول على حكمهم . ولا تتضمن مطالبة بالحق أو تكليفاً للخصوم بالحضور أمام هيئة التحكيم وإنما يمكن أن يحصل الانقطاع نتيجة للطلبات التي يقدمها الدائن للمحكمين أثناء السير في التحكيم إذا كانت تتضمن تمسكه بحقه .
، وإذا كانت مشاركة التحكيم لا تعتبر في ذاتها إجراء قاطعاً للتقادم إلا إنها إذا تضمنت إقراراً من المدين بحق الدائن كما لو اعترف بوجود الدين وإنحصر النزاع المعروف على التحكيم في مقدار هذا الدين فإن التقادم ينقطع في هذه الحالة بسبب هذا الإقرار صريحاً كان أو ضمناً وليس المشاركة ذاتها .

(نقض مصري ٣٠ يناير ١٩٦٩ مجموعة للنقض السنة ٢٠ ص ٢١٠) .
كما أن التمسك بوجود شرط بالتحكيم في العقد لا يعد إقراراً بالمسئولية . إذ هو مجرد دفاع ولا يعنى التسليم بالحق .

(١) ولذا حكمت محكمة النقض المصرية انه ، لا يجوز قانوناً النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه . ولا يثبت هذا الحق إلا بإكتمال مدة التقادم . وإنما يجوز النزول عن المدة التي انقضت في تقادم لم يكتمل وهذا النوع من النزول إنما يقطع التقادم على أساس اعتباره إقراراً من المدين بحق الدائن (نقض مصري ٣٠ يناير ١٩٦٩ مجموعة للنقض السنة العشرين ص ٢١٠) .

ويقف سريان المدة بالمفاوضات التى تحصل بين الناقل والمرسل إليه أو صاحب الحق فى رفع الدعوى ، فالقول بغير ذلك يمكن الناقل أو الطرف الآخر من الإفلات من الدعوى باطالة أمد المفاوضات^(١).

ولا يترتب على المفاوضات أثرها فى وقف التقادم إلا إذا كانت سابقة على إكمال مدته ، ويترتب على بدء المفاوضات أن يقف سريان التقادم حتى تنتهى فيعود التقادم إلى سيره ليكمل المدة التى توقفت عند بدء المفاوضات ، ويعود التقادم إلى سيره منذ فشل المفاوضات بإفصاح الناقل بشكل قاطع عن عدم مسئوليته أى برفض إجابة طلبات الطرف الآخر رفضاً حاسماً .

ولا يجوز للمحكمة أن تقضى بالتقادم من تلقاء نفسها ، بل يجب أن يتمسك به من شرع لمصلحته ، وله ذلك فى أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الإستئنافية (م ٢/٣٨٧ مدنى) .

٣ - يتقضى حق من وجهت إليه المطالبة فى الرجوع على غيره من الملزمين بمضى تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو إنقضت مدة السنتين المشار إليها فى الفقرة (١) من المادة ٢٤٤ .

(١) انظر فى وقف المدة لهذا السبب : نقض مصرى ١٤ يونيو ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ١٢٥٢ : نقض مصرى ٢٦ مارس ١٩٦٤ مجموعة النقض السنة ١٥ صفحة ٤١٨ ، إستئناف القاهرة ١٩ مارس ١٩٦٢ المجموعة الرسمية السنة ٦١ صفحة ٦٦٩ ، وهما خاصان بمدة سقوط الدعوى وهى معتبرة فى حكم التقادم .

وانظر كتابى طبعه ١٩٧٠ رقم ٦٧٠ خاصاً بالمفاوضات .
والمفاوضات تصلح سبباً لوقف المدة ولكنها لا تصلح سبباً لقطعها فأسباب القطع وردت بذلك بالقانونين ٣٨٢ و ٣٨٤ مدنى : نقض ١٤ يونيو ١٩٧٦ السابق
« أنه إذا أرسل مندوب شركة الملاحة خطاباً يفيد فيه أن البحث جار عن البضاعة التى أفرغت - خطأ - فى ميناء آخر وأن التعليمات صدرت لتوصيلها إلى المحل المقصود لها فلا يعتبر ذلك سنداً أو التزاماً جديداً فى معنى المادة ٢٧٢ بحرى من شأنه أن يمنع إكمال مدة تقادم الدعوى وذلك لأن هذا الخطاب لا يعتبر إعترافاً بالمسئولية عن البضاعة فضلاً على أن هذا المندوب ليست له صفة فى الرد على خطابات ترسل إلى الشركة فهو مجرد مندوب عنها وليس ممثلاً .
سم ١٠ يونيو ١٩٧٥ جازيت ١٦ س ١٣ .

وقد ورد في المذكرة الإيضاحية :

٥٣٨ - تنقضى دعاوى رجوع الملتزمين بعضهم على البعض الآخر بمضى تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى على الملتزم الذي يباشر الرجوع أو من تاريخ قيامه بالوفاء ، بفض النظر عن إنقضاء مدة السنتين أو عدم انقضائها . ومثال ذلك : يقيم الشاحن دعوى التعويض على الناقل المتعاقد بسبب التلف بعد ثلاثة وعشرين شهرا من التسليم ، فيكون لهذا الناقل تسعون يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه لأدخال الناقل الفعلى فى الدعوى أو لاقامة دعوى مستقلة عليه ، ولا يحول دون ذلك أن مدة السنتين المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من النص تكون قد انقضت . وإذا وفى الناقل المتعاقد مبلغ التعويض اختيارا قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة أيام ، كان له الرجوع على الناقل الفعلى خلال تسعين يوما من تاريخ الوفاء . وإذا وقع الوفاء فى هذا المثال بعد شهر من تاريخ التسليم ولم يباشر الناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلى الا بعد انقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء جاز لهذا الناقل الأخير أن يتمسك فى مواجهته بالتقدم على الرغم من أن - ميعاد السنتين لا يزال مفتوحاً .

الباب السابع

النقل البحري الدولي

طبقا لاتفاقية سندات الشحن

تمهيد

٥٦٤ - تاريخ اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ :

يرجع تاريخ هذه الاتفاقية إلى الصراع القديم بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء من مسئولية الناقل ، وخاصة شرط الإهمال Clause de negtigence ، وهو شرط نشأ فى إنجلترا حوالى سنة ١٨٦٠ وانتقل إلى غيرها من دول أوروبا ، وبمقتضاه يعفى الناقل من المسئولية عما يصيب البضاعة بخطأ الربان أو الطاقم ، وقد إنتقد هذا الشرط فى فرنسا ، بوصفه مخالفاً للنظام العام ، ولكن محكمة النقض الفرنسية سارعت إلى القضاء بصحته^(١) . على أساس أن المتبوع يسأل قبل الغير عن تابعيه مسئولية تعد من النظام العام ، لأن القانون يفترض خطأ المتبوع فى إختيار تابعه أو توجيهه ، وقال الشاحنون هاتان الصورتان للخطأ غير متوافرتين فى النشاط البحرى لأن المجهز ليس حراً فى إختيار الربان ولا فى توجيهه ورقابته بعد رحيل السفينة ، ولذلك يجب تمكين المجهز من التخلص من قرينة الخطأ التى يقيمها عليه يشترط إعفاءه . وسار القضاء على ذلك^(١) .

على أن الشاحنين هاجموا صحة هذا الشرط بحجج مستمدة من نفس الأساس الذى يستند إليه أنصاره ، فقالوا إنه إذا تعذر على المجهز مراقبة الربان ومنع أخطائه الملاحية ، أى التى يرتكبها فى قيادة وإدارة السفينة فإن الوضع مختلف بالنسبة لعمليات الشحن والرص والعناية بالبضاعة عموماً قبل بدء الرحلة وبعد إنتهائها ، وأن الناقل - عندئذ - يوجد فى نفس

(١) الدكتور أحمد حسنى ، النقل البحرى الدولى ، ١٩٨٠ .

مركز المتبوع العادى ، وأنه يمكنه أن يمنع السرقة أو الإهمال الذى يقع على الرصيف أو الإهمال الذى يقع فى الشحن أو الرص ، وأنه إذا أمكن تصحيح الشرط بالنسبة للأخطاء الملاحية فيجب إبطاله بالنسبة للأخطاء التجارية . وقد قبل بعض المحاكم هذا المنطق ، ولكن محكمة النقض الفرنسية صحت الشرط حتى بالنسبة للأخطاء التجارية على أساس أن التفرقة بينها وبين الأخطاء الملاحية لا تستند إلى أساس قانونى .

عندئذ تحول الشاحنون فى فرنسا عن الميدان الفقهى والقضائى ليحصلوا على تدخل تشريعى فى صالحهم . فتقدم بعض النواب فى سنة ١٨٨٦ بمشروع قانون يجيز الإعفاء من الخطأ الملاحي دون الخطأ التجارى ، ثم أعقبه مشروع آخر سنة ١٨٩٥ بنفس المعنى من جانب الحكومة الفرنسية ، ومع ذلك تعثرت هذه المشروعات .

وترتب على هذا الوضع أن أصبح الناقلون غير مسئولين عن البضاعة ، فلم تعد لهم مصلحة فى المحافظة عليها فكثرت الإهمال والسرقة . وكثيراً ما أفاد التابعون من تساهل الناقلين فى الرقابة حتى ضح الشاحنون بالشكوى ، وعادوا إلى مواصلة السعى للحد من هذه الشروط . وإستندوا فى هذه المرة إلى بعض التشريعات الأجنبية . وأهم ما إستندوا إليه القانون الأمريكى لشهير المسمى باسم واضعه (قانون هارتر Harter Act) الصادر فى ١٣ فبراير سنة ١٨٩٣ ، وهو يقضى بتحريم كل شرط فى سند الشحن بإعفاء الناقل من فقد أو تلف البضاعة ، الناشئ عن خطأ أو إهمال الشحن أو الرص أو المحافظة ، أو عدم تسليم البضاعة . ويرتب فى مادته الخامسة جزاء مدنياً على هذا الخطر هو بطلان الشرط ، وجزءاً جنائياً هو عقاب الناقل بالغرامة ، ومن الناحية المقابلة تقرر المادة ٣ منه للناقل إعفاء بقوة القانون ، ودون حاجة إلى إتفاق خاص ، من المسئولية عن خطأ الربان والطاقم الذى يقع فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ولكن بشرط أن يثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة لركوب البحر ومعدة ومجهزة بما يلزمها . ويفسر هذا القانون بأن الولايات المتحدة وقت إصداره كانت دولة ذات إنتاج ضخم وأسطول ضعيف لا يستطيع نقل حاجاتها ، فكانت تلجأ إلى غيرها من الدول ، فهم إذن كانت دولة شاحنة بينما كانت إنجلترا دولة ناقلة . فكانت

مصلحة الأولى فى حماية الشاحن بينما كانت مصلحة الثانية فى حماية الناقل .

وقد إمتدت أحكام هذا القانون - فى أوائل القرن العشرين - إلى بلاد أخرى أنجلوسكسونية . فتضمنها القانون الأسترالى Paramount Act فى ١٥ ديسمبر سنة ١٩٠٤ ، والقانون النيوزيلندى الطادر سنة ١٩٠٨ والمعدل سنة ١٩١١ وسنة ١٩١٣ ، والقانون الكندى الصادر سنة ١٩١٩ والمعدل فى ١٠ مايو سنة ١٩١١ . وكان طبيعياً أن يعتبر الشاحنون الفرنسيون القانون الأمريكى هارتر منذ صدوره قانوناً مثالياً ، يحى حقوق الشاحنين دون إجحاف بمصالح المجهزين . ولكن لوحظ أنه لا يمكن حرمان المجهزي الفرنسيين من شروط الإعفاء ما لم يكن ذلك بإتفاق دولى حتى لا يضعف الناقلون الفرنسيون أمام الناقلين الأجانب فى المنافسة الدولية ، وذلك لأن الناقل الذى يجد مسئوليته محدودة يستطيع أن يطلب أجرة نقل اقل من تلك التى يطلبها من يعلم أن مسئوليته مشددة ولا يستطيع الخلاص منها ، وهكذا تكون أجور الناقلين الفرنسيين اعلى من أجور الناقلين الآخرين مما يضعف مركز الأولين ، ولهذا ظهرت ضرورة التوحيد الدولى لمركز الناقلين ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى وجدت بريطانيا - وهى أصل نشأة شرط الإهمال كما تقدم - وجدت نفسها تحت ضغط دول الدومنيون - وهى دول شاحنة وليست ناقلة ، وطالبت هذه الدول بإدخال أحكام التشريع الأمريكى فى القانون الإنجليزى .

٥٦٥ - قواعد لاهائ سنة ١٩٢١ :

إزاء هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولى بناء على طلب إنجلترا فى سبتمبر سنة ١٩٢١ إجتماعاً فى لاهائ ، إجتمع فيه ممثلون للشاحنين والناقلين والبنوك التى كانت تتدخل فى مسائل الإئتمان البحرى على البضائع والعمليات الواردة عليها . وإنتهى إلى وضع قواعد سميت قواعد لاهائ .

ولكن هذه القواعد لم تكن حلاً موفقاً للنزاع بين الشاحنين ، والناقلين ، فقد تضمنت أهم أحكام قانون هارتر ، ولكنها - بدلاً من أن توضع فى قالب قانون يتضمن المبادئ العامة - قد صيغت على الطريقة (م ٣٧ - النقل البحرى)

الانجليزية ، فوردت أحكامها مبعثرة لا تحكمها نظرية عامة ، فضلاً على أنها تضمنت بعض الأحكام المستمدة من العرف الانجليزي والغربية على التشريعات غير الانجليزية كالحكم الخاص بحالة الحريق كما سنرى . كما أنها لم تكن ملزمة بل تتوقف على قرار نوى الشأن لها ، ومن الغريب أنها تضمنت نصاً يقرر أن أحكامها من النظام العام أى لا يمكن مخالفتها ، وهذا تناقض لأنه ما دام تطبيقها معلقاً على إرادة الأطراف فإن لهم أن يستبعدوا منها أى نص .

٥٦٦ - إتفاقية بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ :

إن هذه القواعد لم تكن ملزمة للدول وللأفراد ، وإنما كانت بمثابة سند شحن نموذجى دعى أصحاب الشأن إلى تحرير سنداتهم على غرارها ، ولكن لم يتقدم أحد من الناقلين للبدء بالخضوع لهذه القواعد حتى لا يبدأ بتحديد حقوقه دون أن يضمن أن الناقلين الآخرين سيحذون حذوه ولذلك دعيت الدول إلى مؤتمر دبلوماسى فى بروكسل سنة ١٩٢٢ لى تجعل من هذه القواعد إتفاقية دولية منقولة عن قواعد لاهائى مع بعض تعديل طفيف ، وعين المؤتمر لجنة إجتمعت سنة ١٩٢٣ ، لكنها لم تتمكن من أن تدخل على مشروع الإتفاقية أى تعديل ، لأن قواعد لاهائى كانت أشبه بمعاهدة صلح وافقت عليها الدول بعد مجهود شديد بحيث كان أقل تعديل فيها كفيلاً بهدم هذا الاتفاق . وأخيراً تم توقيع مشروع الإتفاقية فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ ببروكسل ، ويتضمن بروتوكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلى أو أن تضمن أحكامها قانوناً داخلياً .

- وقد أسخلت دول عدة أحكام الإتفاقية الدولية فى تشريعاتها الداخلية ، مثال ذلك القانون الانجليزي الصادر فى أول أغسطس سنة ١٩٣٤ والقانون الأمريكى الصادر فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٩٢٨ ، ووافقت عليها مصر ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ .

٥٦٧ - أهداف إتفاقية بروكسل :

كان الغرض من هذه الإتفاقية هو وضع حلول وسطى توفق بين مطالب كل من الشاحنين والبنوك والمؤمنين والمجهزين : فأمّا بالنسبة

للساحنين فقد حرمت الإتفاقية شروط الإعفاء من مسئولية الناقل ، كما وضعت حداً أدنى لشروط تحديد المسئولية وهو مبلغ ١٠٠ جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة مشحونة . وأما بالنسبة للبئوك التى كان تتعامل على أساس سندات الشحن فقد ظهرت هذه الإتفاقية السندات من الشروط التى كانت تضعف من قوتها فى إثبات البيانات الواردة بها بخصوص قدر البضاعة ونوعها . وأما عن المؤمنين فقد أصبح سند الشحن أساساً واضحاً لبيان حالة البضاعة وظروف الشحن ، وبذلك أمكن للمؤمنين أن يقدروا المخاطر التى يضمونها على وجه البقة . وأخيراً بالنسبة للمجهزين توحدت مراكزهم من الناحية الدولية ، وعوضوا عن حرمانهم من تخفيف مسئولياتهم بأن لجأوا إلى رفع أجرة النقل وإلى التأمين من المسئولية .

والذى يهمنى إبرازه من هذه الغايات فى خصوص النقل هو تحديد مركز كل من الناقل والشاحن من حيث إلزاماتهما ، خصوصاً وأن المعاهدة حرصت على النص عل أن إلزامات الناقل هى من النظام العام ، وبيان كيف توصلت المعاهدة إلى إعطاء سند الشحن قيمة كبرى فى الإثبات بحيث أصبح يقوم بدور هام فى تمثيل البضاعة المشحونة خير قيام . وسنعرض لدراسة هذه الإتفاقية فى جزأين . نبين فى الأول نطاق تطبيقها ، وندرس فى الثانى أحكامها .

٥٦٨ - بروتوكول سنة ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة بروكسل (قواعد ويسبى) :

كشف العمل منذ تطبيق معاهدة بروكسل عن عيوب فيها أوجبت إعادة النظر فى نصوصها ، خاصة بعد التطور السريع والضخم فى فنون الملاحة البحرية والنقل البحرى ، فبدأت الإجتماعات فيما بين الدول عن طريق اللجنة الدولية للقانون البحرى وإنتهت إلى مشروع تعديل تم إقراره مبدئياً فى ستهولهم وفسبى أو ويسبى بالسويد سنة ٩٦٢ ، وقدم إلى المؤتمر الدبلوماسى الذى عقد فى بروكسل بقصد إقراره فى سنة ١٩٦٧ ، وتم إقراره فى بروكسل سنة ١٩٦٨ . وقد سارعت انجلترا إلى الأخذ بأحكامه فأصدرت فى سنة ١٩٧١ قانوناً لنقل البضائع بحراً أخذت فيه بأحكام إتفاقية بروكسل كما هى معدلة ببروتوكول سنة ١٩٦٨ ،

كما صادقت على البروتوكول نفسه ، وصادق عليه كثير من الدول وأصبح نافذاً دولياً بالنسبة للدول التي صادقت عليه اعتباراً من ٢٣ يونيو ١٩٧٧ .

وقد صيغ البروتوكول باللغتين الانجليزية والفرنسية ، ونص فيه على أن لكل من الصياغتين نفس القوة والحجية الرسمية .

وقد صادقت مصر على بروتوكول سنة ١٩٦٨^(١) وذلك بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٢ فى ٢٢ سبتمبر سنة ١٩٨٢ ، وصدر قرار من وزير الخارجية فى ٩ يونيو سنة ١٩٨٣ ، ونشر هذا البروتوكول وقضى بالعمل به اعتباراً من ٣٠ ابريل سنة ١٩٨٣ (أى قبل صدور قرار وزير الخارجية) مع التحفظ بالنسبة للمادة الثامنة^(٢) وصحب هذا القرار ترجمة عربية منشورة بالجريدة الرسمية ، وهى ترجمة بها بعض التجاوزات بحيث تخرج بالنصوص أحياناً عن معناها المستفاد من النص الأصيل الانجليزى أو الفرنسى . ولهذا فإنه إذا اختلف المعنى المفهوم من الترجمة العربية عن النص الأصيل كانت الأفضلية هى للأصل لأن الترجمة العربية المذكورة لا تعتبر ملزمة إلا فى حدود اتفاقها مع أى من النص الفرنسى أو الانجليزى (أحمد حسنى فى المقال المذكور بمقاله بهامش (١) ص ٨ رقم ٣) .

وجوهر التعديل الذى أتى به البروتوكول ينصب على مسائل ثلاثة ، هى نطاق تطبيق المعاهدة من الناحية الدولية ، ونظام تحديد مسئولية الناقل البحرى ومسئولية المشاركين فى عملية النقل ، وأحكام تقادم دعاوى المسئولية ودعاوى الرجوع بالضمان .

وعلى ما تقدم سنعرض لأحكام معاهدة بروكسل كما هى معدلة فى سنة ١٩٦٨ ، وكما يكون عليه تطبيقها فى مصر بعد التصديق على هذا البروتوكول^(٣) .

(١) الأستاذ المستشار الدكتور أحمد حسنى ، مقال بمجلة الجمعية البحرية المصرية مارس ١٩٨٤ . الإسكندرية ، بعنوان اثار تصديق مصر على بروتوكول تعديل معاهدة سنوات الشحن (٢) وهى تازم الدول الأطراف باللجوء إلى التحكيم عند الخلاف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية . ويمقتضى التحفظ لا تازم الدولة التى تحفظت بحكم هذه المادة .
(٣) قواعد هامبورج سنة ١٩٧٨ . هذه القواعد هى ابعاقية دولية اعنت بإشراف الأمم المتحدة . قصد بها أن تحل محل إتفاقية بروكسل .

الفرع الأول

نطاق تطبيق المعاهدة الدولية

أولاً- الصفة الدولية للعلاقات التي تحكمها الاتفاقية :

٥٦٩- كانت إتفاقية بروكسل تنظم هذه المسألة بنص المادة العاشرة منها ، وعدلتها قواعد فسيبي بالمادة الخامسة منها ، وأحلت محلها نص المادة التالية :

«تسرى أحكام هذه الإتفاقية على كل سند شحن خاص بنقل البضاعة بين موانئ دولتين مختلفتين ، مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر يهضم الأمر فى الأحوال الآتية :

(أ) أن يكون سند الشحن صادراً فى دولة متعاقدة .

(ب) أو يكون النقل من ميناء دولة متعاقدة .

(ج) أو يشترط فى العقد المبين أو الثابت فى سند الشحن أن قواعد هذه الإتفاقية أو أن قانون دولة مطبقة أو تحكم العقد (العبارة الأخيرة مرتبكة ، وصحتها : ... أن قانون أية دولة تطبق الإتفاقية يحكم هذا العقد) .

«وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه الإتفاقية على سندات الشحن المذكورة أعلاه .

«ولا تمنع هذه المادة دولة متعاقدة من تطبيق هذه الإتفاقية على سندات شحن لم تشملها الفقرات السابقة » .

ومقتضى هذا النص أن تنطبق المعاهدة فى حالات أربع ، يفترض فيها كلها أن نقل البضائع يتم فيما بين ميناءين أو موانئ تابعة لدولتين

مختلفتين ، أما النقل فيما بين موانئ نفس الدولة فلا تنطبق الإتفاقية عليه بل يفتح المجال أمام القانون الوطنى . وكذلك ينطبق هذا القانون الوطنى إذا لم تتوافر شروط تطبيق الإتفاقية ، إذ هو صاحب الإختصاص الأصلى :

١ - إذا صدر السند فى دولة متعاقدة . والعبرة هى بمكان صدور السند أى تحريره بغض النظر عن مكان إبرام العقد ذاته .

٢ - إذا صدر السند فى دولة غير متعاقدة ولكن النقل نفسه بدأ فى ميناء دولة متعاقدة .

٣ - إذا لم يتوافر أى من هذين الشرطين ولكن إتفق الطرفان ونصا فى سند الشحن على خضوع العقد لإتفاقية بروكسل أو لقانون دولة يأخذ تشريعها بأحكام هذه الإتفاقية أو يأمر بتطبيقها ، ومثال ذلك النص فى سند الشحن على أن القانون الإنجليزى هو الذى يحكمه ذلك أن هذا القانون يأخذ بأحكام الإتفاقية . وهذا الشرط صحيح طبقاً لمحنة النقض المصرية^(١) ويسمى شرط برامونت Paramount clause .

٤ - تشير المادة إلى أن من حق كل دولة أن ينص قانونها على توسيع نطاق الأخذ بأحكام الاتفاقية . وهو قول لم يكن فى حاجة إلى نص عليه .

هذا ، ونلاحظ أن هذا هو الحد الأدنى الذى تنطبق فيه الإتفاقية ، بمعنى أنه لا يجوز للدولة التى صدقت على البروتوكول ، ولا للأفراد ، أن يخضعوا عقودهم لقانون أو قواعد أخرى فى نطاق هذا الحد الأدنى ، فهو حد أدنى له صفة أمر .

ثانياً - تحديد نطاق الإتفاقية من الناحية الفنية :

٥٧٠ - (١) المعاهدة تسرى على النقل بسند شحن دون

النقل بمشارطة إيجار :

تقدم أن عقد النقل البحرى قد يتم بإحدى صورتين : النقل بمشارطة إيجار والنقل بسند شحن وهو الغالب فى النقل بخط منتظم ، وأن الشاحن

(١) ويجوز أن يتفق فى سند الشحن على إنطباق الإتفاقية بشرط يسمى - شرط برامونت - أى الشرط الأعلى . وهو يؤدى إلى تطبيق الإتفاقية رغم عدم توافر شروط تطبيقها . وهو شرط صحيح

فى هذه الصورة يكون عادة ضعيفاً بالنسبة للناقل. ولذلك كانت الشكوى الصادرة من الشاحنين قاصرة على هذه الصورة من صور النقل ، فضلاً على أن من أغراض الإتفاقية الدولية حماية سند الشحن بوصفه سنداً يمثل حيازة البضاعة ويمكن من التعامل عليها ، لذلك إقتصرت أحكام الإتفاقية على النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار .

فتنضى المادة ١/١ أن لفظ ناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل ، وتقول الفقرة ب أن لفظ عقد النقل ينطبق فقط على عقد النقل الثابت بسند شحن أو أى وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً ، والمقصود بسند الشحن ذلك السند الذى يتلقاه الشاحن من الناقل أو وكيله ويعطيه حقاً فى إستلام البضاعة فى مكان الوصول ، والذى واجهه القانون البحرى المواد ١٩٩ وما بعدها . والمقصود بالوثيقة المماثلة التى تكون سنداً لنقل البضائع بحراً كل وثيقة تثبت إستلام الناقل للبضاعة وإلتزامه بنقلها بحراً وتعهده بتسليمها لحامل الوثيقة فى مكان الوصول - ولا يلزم أن تثبت الوثيقة شحن البضاعة على السفينة ، لذلك يخضع للمعاهدة السند لأجل الشحن ، ولا يخضع لها أمر التسليم Delivery ordre الصادر من الشاحن لأنه لا يحول أى حق على البضاعة فى مواجهة الربان .

ولا يلزم أن يكون سند الشحن قابلاً للتداول بالطرق التجارية بل يخضع سند الشحن للإتفاقية ولو كان باسم شخص معين . وهذا هو الراجح .

٥٧١- سندات الشحن الصادرة تنفيذاً لمشارطة

إيجار :

لا يخضع النقل بمشارطة إيجار للمعاهدة ، ولكن المادة ١/ب والمادة ٢/٥ تفيدان أن المعاهدة تطبق على سند الشحن او الوثيقة المماثلة الصادرة بسبب مشارطة الإيجار ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن . وقد تقرر هذا الحكم لصالح الغير

الذى يتلقى سند الشحن دون أن يعلم بشروط مشاركة الإيجار^(١)، ولذلك لو كان حامل السند عند الوصول هو نفس الشاحن الموقع على مشاركة الإيجار، أو وكيله، ظل العقد خارجاً عن نطاق المعاهدة وخاضعاً لنصوص المشاركة والقانون الداخلى.

٥٧٢- (٢) المعاهدة لا تحكم النقل غير العادى :

لا تحكم المعاهدة سوى النقل العادى أى الذى يتم فى ظروف عادية، فهذا النقل هو الذى يخضع للتنظيم الامر الذى تقرره، ولهذا خرجت المادة السادسة على هذا الأصل إذا كان النقل غير عادى، فقررت للنقل أن يبرم أى إتفاق يتضمن أى شرط بصدد إلتزامات الناقل ومسئوليته، ويكون لهذا الإتفاق أثر قانونى كامل، ولكنها تضع لذلك شرطين :

الشرط الأول :

أن يكون النقل له طابع إستثنائى خاص، فالخروج عن نطاق المعاهدة لا يكون بالنسبة لنقل المشحونات التجارية العادية التى تحصل خلال المعاملات التجارية العادية وإنما يجوز فقط بالنسبة للمشحونات الأخرى التى تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها بالنسبة للمشحونات والمواعيد والشروط التى يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر إتفاقاً خاصاً. ومثال النقل الإستثنائى بالنظر إلى طبيعة البضاعة نقل تحف معرض أو حطام سفينة غارقة أو أدوات بعثة علمية إلى القطب، ومثال نقل إستثنائى بالنظر إلى ظروفه محاولة خرق حصر بحرى. والنص يتطلب وصف الإستثنائية بالنسبة للبضاعة وكذلك بالنسبة لظروف النقل وشروطه، ولكن الراجح الإكتفاء بكون أحدهما إستثنائياً.

الشرط الثانى :

أن لا يصدر سند شحن، بل تدون شروط العقد فى وثيقة Document ينص فيها على أنها غير قابلة للتحويل.

(١) إذا تضمن سند الشحن إحالة إلى مشاركة الإيجار وجبت التفرقة، فإذا كانت هذه الإحالة إلى شروط متعلقة بمسئولية الناقل ومخالفة للمعاهدة كانت الإحالة باطلة، أما لو كانت الإحالة خاصة بشروط متعلقة بغير ذلك كالأجرة مثلاً فهي صحيحة وملزمة للمرسل إليه.
هذا فى رأى البعض

٥٧٣ - (٣) المعاهدة التي لا تسرى على نقل الحيوانات الحية والبضائع المشحونة على السطح :

الأصل أن المعاهدة تطبق على نقل جميع البضائع ، ولكن المادة ١/ج أخرجت من نطاقها :

أولاً : نقل الحيوانات الحية ، وذلك لأن نقلها يتضمن مخاطر كبيرة ، فضلاً على أنها تكون مصحوبة عادة بحارس لها .

ثانياً : نقل البضائع على سطح السفينة ، لأن مخاطر نقلها في هذه الحالة تستدعي إخضاع هذا العقد للحرية التعاقدية ، ولكن بشرطين : (١) أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة شحنت على سطح السفينة ، (٢) وأن تنتقل فعلاً بهذه الطريقة^(١) . ولذلك إذا شحنت البضاعة على السطح بإتفاق الناقل والشاحن دون أن يذكر ذلك في سند الشاحن فإن هذا النقل يخضع للمعاهدة ، حماية للغير ، لأن الفرض أنه لم يعلم بشحن البضاعة على السطح ، إلا إذا كان حامل السند الذي يطالب بالبضاعة في ميناء الوصول هو الشاحن أو وكيله فلا تنطبق المعاهدة ولو إغفل ذكر الشحن على السطح في السند مادام متفقاً عليه ، لأن حامل السند يكون عالماً به .

٥٧٤ - (٤) المعاهدة تحكم فقط المرحلة البحرية من العقد :

تقضى المادة ١/هـ أن نقل البضائع - في ظل المعاهدة - يبدأ من الوقت الذي ينقضى بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها ، فالمعاهدة إذن تجزئ عقد النقل مراحل ثلاث : الأولى : من وقت تسليم البضاعة للناقل إلى وقت بدء الشحن ، والثانية : من وقت الشحن إلى التفريغ ، والثالثة : من نهاية التفريغ إلى تسليم البضاعة فعلاً للمرسل إليه ، والمرحلة الثانية فقط هي التي تخضع للمعاهدة ، بينما تخضع المرحلتان الأولى والأخيرة للقانون الوطني أو ما تشير به قاعدة الإسناد فيه ،

(١) نقض مصري ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١١٢٩ .

وليس معنى ذلك أن هاتين المرحلتين انفصلتا عن عقد النقل البحري بل كل ما هناك أن المعاهدة أرادت تركهما للقوانين الوطنية .

وتبدو أهمية ذلك من حيث أنه إذا تضمن سند الشحن شروطاً بالإعفاء من المسؤولية كانت باطلة بالنسبة لما يقع في المرحلة الثانية وصحيحة بالنسبة لما يقع في المرحلتين الأولى والثانية طبقاً للقوانين الوطنية .

ولكن يلاحظ أنه إذا كانت الإلتزامات السابقة على الشحن والإلتزامات اللاحقة على التفريغ لا تدخل في نطاق المعاهدة إلا أن عملية إستلام البضاعة من الشاحن قبل الشحن وعملية تسليمها إلى المرسل إليه بعد التفريغ تخضع لبعض أحكام المعاهدة ، ولذلك إذا تضمن العقد شرطاً يقضى بإلقاء عملية التفريغ على عاتق المرسل إليه ، وهو شرط التسليم تحت الروافع وكذلك شرط التفريغ التلقائي ، فإن هذا الشرط لا يرفع عن الناقل مسؤولية تنفيذ هذه العملية أياً كان القائم بها فعلاً ، ويقتصر أثره على تنظيم مصاريفها بينه وبين المرسل إليه ، على خلاف ما رأيناه في ظل القانون الداخلي .

٥٧٥- (٥) المعاهدة لا تنطبق على الملاحة الساحلية المصرية :

أجاز بروتوكول توقيع المعاهدة الدولية إخراج الملاحة الساحلية من نطاق المعاهدة ولو لم يكن النقل إستثنائياً ، بشرط ألا يصدر سند شحن بل يكفي بأن يثبت العقد بوثيقة غير قابلة للتداول وينص فيها على ذلك . وقد أخذت مصر بهذا التحفظ . ولذلك تخرج الملاحة الساحلية المصرية من نطاق المعاهدة إذا لم يصدر سند شحن ، فالتقل من الإسكندرية إلى بورسعيد مثلاً يخضع للقانون المصري وحده إذا كانت عناصر العقد كلها وطنية وتخضع للقانون الذي تشير به قواعد الإسناد إذا تضمن عسراً أجنبياً ، وكذلك النقل بين الموانئ المصرية الأخرى بشرط ألا يصدر سند شحن^(١) .

(١) وقد حكمت محكمة النقض المصرية انه (لئن كان إستبعاد أحكام معاهدة بروكسل إذا توافرت الشروط المقررة لذلك هو من مسائل القانون في الدعوى ، إلا أن إستخلاص توافر هذه الشروط وتقدير ثبوتها من عناصر الدعوى ومستنداتها إنما هو من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع دون مراقبة عليه من محكمة النقض (نقض مصري ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ٢١٢٩) .

الفرع الثانى

احكام الإتفاقية الدولية

٥٧٦ - فكرة عامة :

تقدم أن معاهدة بروكسل تهدف إلى غرضين رئيسيين ، أولهما تدعيم مركز الناقل من حيث إلتزاماته ومسئوليته تحريك أمراً بالتضاء على شروط عدم المسؤولية ، وثانيهما إعطاء سند الشد في قوة كبيرة في الإثبات بحيث يمكنه أن يكون أداة كاملة للتعامل على اليد أيضاً يضمن اليه أرباح الشان في هذا التعامل ، وذلك بتطهيره من الشبهة والتدليس - تثلى يمتد أن تضعف من قوته في بيان قدر البضاعة وحالتها . وقد أضافت المعاهدة بعض القواعد الخاصة بدعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل .

ونصت المعاهدة على أن نصوصها تتعلق بالنظام العام بحيث لا يجوز الخروج عليها ، إلا إذا كان في ذلك زيادة في حقوق الشاحن أو المرسل إليه (المادة ٨/٣) . وستعرض على التوالى لمركز الناقل ولمركز الشاحن ثن لقواعد دعوى المسؤولية .

الفرع الأول

مركز الناقل

٥٧٧ - حرصت المعاهدة على أن تنظم المركز القانونى للناقل تنظيمياً أمراً فوضعت عليه إلتزامات معينة ، ثم نظمت مسؤوليته عن هذه الإلتزامات ، ولكنها من ناحية أخرى قررت إعفاءه بقوة القانون من بعض الأسباب التي تضر بالشاحن ، ووضعت حداً للتعويض الذى يمكن الحكم به عليه عندما تنعقد مسؤوليته ، وقضت أخيراً ببطالان أى شرط يخفف من هذه الإلتزامات . ولذلك سنعرض للإلتزامات الناقل ثم للشروط المعدلة لهذه المسؤولية .

المبحث الأول

التزامات الناقل

٥٧٨- (١) بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة :

تقضى المادة ١/٣ على الناقل أن يبذل الهمة المعقولة أو الواجبة Due diligence قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة فى حالة صالحة للسفر Navigable وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضى ، واعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها فى حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها .

والمقصود بجعل السفينة صالحة للملاحة ، أن تكون قادرة على الرحلة المزمعة ، وهذه فكرة نسبية تختلف باختلاف البضاعة والرحلة .

ونلاحظ أن النص يلزم الناقل ببذل العناية فقط قبل وحتى بدء الرحلة ، أما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة فإن ذلك يعد خطأ ملاحياً من الربان لا يسأل عن الناقل ما لم يكن راجعاً إلى خطأ منه ، كما سنرى .

ولا يلزم الناقل إلا ببذل العناية المعتادة المعقولة ، وليس العناية الخارقة أو غير المعتادة .

وهو مسئول عن هذا الالتزام ولتعهد به إلى غيره .

وعلى الناقل عبء إثبات بذله العناية المطلوبة (المادة ١/٤) .

وإذا بذل الناقل هذه العناية فلا يسأل عما ينشأ من ضرر من عدم الصلاحية أو عيوب السفينة الخفية (المادة ٢/٤) .

ومفاد هذا النص أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذى لحق البضاعة إلا بإثبات أنه قام قبل البدء فى الرحلة^(١) ببذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة .

(١) نقض مصرى ٣١ يناير ١٩٦٤ مجموعة المقص السنة ١٥ صفحة ١٥٤ .

٥٧٩ - (٢) العناية بالبضاعة :

يلتزم الناقل بشحن البضائع المنقولة وتحريكها ورفضها وحفظها والعناية بها وتفريغها (المادة ٢/٣) بما يلزم من عناية وبقية ، وعليه أن يبذل فى سبيل ذلك الطرق المعتادة المعقولة والمناسبة لنوع البضاعة . وإلتزامه هذا إلتزام بتحقيق نتيجة^(١) .

وعلى الناقل القيام بهذه العمليات بنفسه أو بواسطة عماله . فإذا عهد بها إلى شخص آخر مستقل عنه اعتبر هذا الشخص فيما كلف به تابعاً للناقل ، ويسأل هذا الأخير عن أخطائه ، وذلك لأنه لا يجوز للناقل أن يستغنى من نتائج هذه العمليات فلا يجوز له أن يلقي بها إلى غيره . ومعنى ذلك بطلان شرطى التسليم تحت الروافع والتفريغ التالقائى فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية عن عمليات الشحن والتفريغ . والاتفاق على إلقاء الشحن على الشاحن والتفريغ على المرسل إليه ، أى شرط Free in and out F.I.O. باطل فى المعاهدة .

ومع ذلك فلا مانع من إلغاء نفقة هذا العمليات على الشاحن والمرسل إليه .

وإنما يلاحظ أن المعاهدة لا تحكم البضائع المتفق على شحنها على السطح إذا شحنت فعلاً بهذ الطريقة (المادة ج/١) ونكر ذلك فى سند الشحن ، ولذلك يمكن الاتفاق بشأنها على أى شرط .

٥٨٠ - (٣) تسليم سند شحن به بيانات معينة :

تقدم أن من أهداف الاتفاقية إعطاء سند الشحن قيمة كبيرة فى الإثبات ليكون أداة كاملة للتعامل على البضاعة . ولأن سند الشحن يتضمن فى الوقت الحاضر كافة شروط عقد النقل التى تتحدد على أساسها إلتزامات

(١) تنص المعاهدة من المادة ٢/٢ انه مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل :

١ - أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتسيورها ورفضها ونقلها والعناية بها بما يلزم لذلك من عناية وبقية . .

وبمقارنة هذا النص بنص المادة ٢/٣ يتضح أن هذا النص ينصب على تنفيذ الإلتزامات لا على مقدار العناية الواجب الإلتزام بها ، وأنه يتحدث عن إلتزامات مطلقة لا عن مجرد بذل العناية .

الناقل ومسئوليته، ولذلك حرصت المعاهدة على ذكر البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن وعلى تنظيم حجته في الإثبات.

فقتضت المادة ٣/٣ على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، بعد إستلام البضائع وحيازتها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن. والذي يحصل عملاً، وخاصة في الخطوط المنتظمة، أن يتسلم الناقل البضاعة على الرصيف أو في مخازنه ويعطي الشاحن إيصالاً بإستلامها فيكون للشاحن عند الشحن أن يطالب الناقل بإعطائه سنداً بدلاً من هذا الإيصال. وكذلك الحكم في حالة إعطاء الشاحن سنداً لأجل الشحن فيكون له أن يطلب أن يستبدل به سند شحن أو التأشير عليه بما يفيد حصول الشحن (المادة ٧/٣).

٥٨١ - بيانات سند الشحن :

يجب أن يتضمن السند، فضلاً على البيانات المعتادة، البيانات الآتية :

- ١ - العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع.
 - ٢ - عدد الطرود، أو القطع، أو الكمية، أو الوزن حسب الأحوال، فيكفي ذكر أحدها.
 - ٣ - حالة البضائع وشكلها الظاهر، أي مظهرها الخارجي فقط لأن الناقل لا يستطيع التحقق من حالتها الداخلية. ومن حق الناقل إذا كان هذا المظهر معيباً أن يذكر هذا العيب، وإلا يمكن إعتبار سكوته عن تدوين أي ملاحظة دليل على تسلمه البضاعة كاملة وسليمة.
- ويجب على الشاحن أن يقدم للناقل إقراراً مكتوباً بالبيانات السابقة (المادة ٥/٣)، يكون أساساً لتحرسر سند الشحن.

والأصل أن يمتنع على الناقل إبراج أي شرط من شروط الجهل بالوزن أو ما شابهها، لأن هذه الشروط تضعف من قيمة سند الشحن في الإثبات، وتتضمن بطريقة غير مباشرة إعفاء الناقل من بعض إلتزاماته، ومع ذلك تقرر المادة ٣/٣ أن الناقل أو الريان أو وكيل الناقل لا يلزم أن يثبت في سند الشحن أو يدون فيع علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً، وذلك في

حالتين : الأولى ، إذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك فى مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً ، والثانية ، عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة هذه البيانات ، ويقرر القضاء أن على الناقل أن يبين فى السند الأسباب التى حملته على الشك فى بيانات الشاحن ، ويهدر التحفظ إذا كان عاماً غير محدد ، كما يلزمه بإثبات جدية الأسباب أو عدم كفاية وسائل التحقق من بيانات الشاحن . وفى غير هاتين الحالتين لا يجوز للناقل أن يدرج تحفظاً بخصوص بيانات البضاعة ، فإن فعل لم يكن لتحفظه قيمة بل يعتبر كأنه لم يكن ويكون البيان حجة عليه بذاته^(١) بل أن هذا الحظر يمتد إلى ما يخرج من سند الشحن . فتعتبر باطلة ورقة الضمان التى بها يعفى الشاحن الناقل من ضمان صحة البيانات الواردة بسند الشحن ، لأن ذلك يكون تحفظاً مستوراً غير جائز^(٢) .

(١) نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ مجموعة النقض السنة ١١ ص ١٢٧ وتطبق عليه فى مجلة القانون والإقتصاد عدد مارس ١٩٦١ ، ٢٤ يناير ١٩٦٧ النقض السنة ١٨ ص ١٧٦ . وقد حكم القضاء المصرى أن الناقل يلزم بحسب المعاهدة أن يذكر فى السند العدد أو الكمية أو الوزن ، ولكن إذا ذكر بياناً منها وتحفظ بالنسبة لبيان آخر كان هذا البيان الأخير صحيحاً بالرغم من عدم تبرير التحفظ الخاص به لأن الناقل كان يوسع أن لا يذكر إطلاقاً لأنه ذكر بياناً آخر وبذلك فقد نفذ التزامه ، إستئناف الإسكندرية ٣١ ديسمبر ١٩٥٧ المحاماة عدد ٢٩٩ ص ٢٩٠ .

(٢) وفى نظر محكمة النقض المصرية « أوراق الضمان - باعتبارها حجة على عقديها وحدها ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملى سند الشحن - لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن طالما أن المقصود منها مجرد إحضار قرينة المستمدة من سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن إتفاقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن » (نقض ٢٢ مارس ١٩٦٦ السابق) ٧ ديسمبر ١٩٧٦ المجموعة عدد ١٨ ص ١٨١٤ .

ومعنى ذلك لدى المحكمة .

١ - أن خطابات الضمان صحيحة .

٢ - ولكن بشرط ألا ينطوى إصدارها على قصد غش الغير .

٣ - ولم يقصد بها التخفيف على الناقل .

٤ - ولا يحتج على المرسل إليه بالغير عن الناقل لإبائات السند دون ماورد بورقة الضمان . وهذا للقول محل نظر ، لأن قلب عبء الإثبات لصالح الناقل فيه تخفيف على الناقل من عبء تلقيه الاتفاقية طبقاً للمادة ٤ . ولذا حرمت الاتفاقية تنوين تحفظات فيالسند (إلا ما إستثنى) حتى لا يتهرب الناقل من الأعباء الملقاة عليه ، ولذا كان الراجح فقهاً هو بطلان ورقة الضمان بوصفها تحفظاً مستوراً (سميسترز وفنكلهولان ٢ - ٧٢٤ و ٧٤١ ، عبد الرحيم سليم ، فى رسالة بعنوان شروط الإعفاء من المسؤولية فى معاهدة سندات الشحن ، ص ٢١٧ و ٢٥٠) .

انظر تعليق زميلى الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى تحت حكم النقض المتقدم مجلة القانون والإقتصاد السنة ٢٨ صفحة ٢٧٥ ، وهو ينتقد الحكم .

ويعتبر التحفظ الصحيح قرينة بسيطة لصالح الناقل على أن ما بالبضاعة من تلف أو عجز قد أصابها قبل شحنها ، ويصبح على المرسل إليه عبء إثبات العكس^(١) ويمكنه ذلك بكافة الطرق .

هل لحامل سند الشحن أن يعارض في شروط الجهل بالوزن التي قبلها الشاحن ؟

نرى جواز ذلك لتعلق المادة ٣ بالنظام العام . وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية (في ١٩ مايو ١٩٥٥ بحري فرنسي ١٩٥٢ - ٤٩٩) أن الشاحن نفسه الذي لم يعترض قبل رحيل السفينة أن يناقش صحتها بعد ذلك فمن باب أولى يكون للمرسل إليه ذلك .

٥٨٢ - حجية سند الشحن في الإثبات :

١ - بين الناقل والشاحن : يعتبر سند الشحن المتضمن للبيانات السابقة قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ما لم يتم الدليل على خلاف ذلك (م ٤/٣) . ومعنى ذلك أن سند الشحن له حجية نسبية على أطرافه ولكل منهم أن يثبت ما يخالفه بكل الطرق .

٢ - أما بالنسبة للغير ، أي المرسل إليه الذي آل إليه السند ، فيعتبر السند حجة قاطعة على الناقل لصالح هذا الغير ، وللغير دائماً أن يثبت كذب ما جاء بسند الشحن وبكافة الطرق لأنه لم يكن طرفاً فيه^(٢) . وإذا إتضح كذب في بيانات السند فإن الناقل يكون له أن يرجع على الشاحن الذي أدلى بهذه البيانات بتعويض ما سببه له من ضرر (المادة ٥/٣) ، ولكن لا يكون له أن يتمسك بهذا الكذب ، الصادر من الشاحن ، على المرسل إليه .

(١) إستئناف الإسكندرية ٣١ ديسمبر ١٩٥٧ المحاماة ٣٩ - ٢٩٠ .

(٢) إن حجية سند الشحن في الإثبات فيما يتعلق بالبيانات الخاصة حجية نسبية يجوز هدمها بإثبات العكس في العلاقة بين الناقل والشاحن ، ولكنها مطلقة فيما يتعلق بهذه البيانات لصالح الغير حسن النية (م ٥/٣) ، وهو ما يتفق مع تزويد سند الشحن بقيمة حقيقية تشجع الغير حسن النية على التعامل على سند الشحن .

الفرع الثالث المبحث الأول مسئولية الناقل

٥٨٣ - إلتزام الناقل إلتزام ببذل عناية :

الأصل أن يسأل الناقل عن تنفيذ عقد النقل ، وعليه هو أن يبعد عن نفسه أسباب المسؤولية . وقد تعرضت الإتفاقية للمسئولية عن الهلاك والتلف دون التأخير فى التنفيذ ، وإفترضت كسوليته بمجرد أن يقيم المسأل إليه الدليل على الضرر ، حتى يقيم الناقل الدليل على سبب محدد يبرئه منها على نحو ما واجهته الإتفاقية (انظر مثلاً م ٤/أ) .

وقد تقدم أن المعاهدة لا تتطلب من الناقل - فى كل ما ألقت عليه من إلتزامات فيما عدا العناية بالبضاعة - إلا بذل العناية والهمة المعقولة Due diligence بحيث أنه لو أثبت بذل هذه العناية لأقلت من كل مسئولية عن الإلتزام المطلوب أدائه . ومعنى ذلك أن إلتزام الناقل هو بوسيلة فى حين أنه طبقاً للقواعد العامة إلتزام بتحقيق نتيجة ، ولذلك يكفيهِ طبقاً للمعاهدة أن يثبت بذله لهذه العناية فيما عدا ما تعلق بالبضاعة .

ولكن المعاهدة - بعد أن وضعت على الناقل إلتزامات حرمت عليه التحلل منها ولو برضا الشاحن - قررت إعفاء قانوناً من المسؤولية وفى حالات معينة يكفيهِ أن يرد الضرر إلى حالة منها كى يعفى من نتائجهِ ، تلك هى حالة الأخطاء الراقعة فى إدارة السفينة ، والحالات المستثناة بالنص ، والإنحراف المعقول ، وحالة عدم وقوع خطأ منه أو من تابعيه ، وأخيراً وضعت المعاهدة بعض أحكام خاصة بالبضائع الخطرة . ثم أوردت المعاهدة حداً أقصى للتعويض الذى يمكن الحكم به على الناقل . وقررت أن الأحكام السابقة أمرة لا يجوز الخروج عليها ويبطل كل إتفاق على خلافها .

٥٨٤ - حالات إعفاء الناقل من المسؤولية :

أولاً : نتائج عدم صلاحية السفينة :

لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحه إذا أثبت أنه بذل العناية المعقولة لجعلها صالحة (م ٣٨ - النقل البحرى)

للملاحة (المادة ٢/٤) وكذلك لا يسأل عن نتائج العيب الخفى للسفينة الذى لا تكشفه اليقظة المعقولة (٢/٤) . والعيب الخفى هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق ، فإذا كان يمكنه كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك أنه ليس خفياً ، أى أن الناقل لم يبذل حمة معقولة فى سبيل كشفه .

٥٨٥- ثانياً: الأخطاء فى الملاحة أو فى إدارة السفينة :

طبقاً للمادة ٢/٤ لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو النتائج عن أعمال خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة . وبهذا النص يعفى الناقل من أخطاء التابعين للملاحة والأخطاء الواقعة فى إدارة السفينة ولكنه يسأل عن أخطائهم التجارية أى المتعلقة بالبضاعة . وهذه التفرقة بين الأخطاء مستمدة من قانون هارنر الأمريكى .

والخطأ فى الملاحة in the nagation هو الخطأ الفنى الذى يقع فى قيادة السفينة ، أما الخطأ التجارى ، فهو إهمال فى القيام بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة . وأما الخطأ فى إدارة السفينة - in the managment فهو الخطأ أو الإهمال الذى لا يقع فى قيادة السفينة ولا فى العناية بالبضاعة مباشرة ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة فى البضاعة ، وتفسير ذلك أن الإدارة تجاوز معنى الملاحة لتشمل الأعمال التى لا تمس سير السفينة وحركتها ولكنها تمس السفينة مع ذلك ، أى أنه يجب التفرقة بين الإهمال مباشرة فى العناية بالبضاعة والإهمال فى العناية بالسفينة الذى يؤثر فى البضاعة ، مثال الخطأ فى الملاحة المناورة الخطأ التى تسبب تصادماً ، ومثال الخطأ فى إدارة السفينة الخطأ فى ملأ حزان المياه بالسفينة لتحقيق توازنها مما يترتب عليه دخول الماء وإتلاف البضاعة . ومثال الخطأ التجارى الذى يسأل عنه الناقل فتح عنابر السفينة لتلقى شحنة جديدة وقت نزول مطر شديد دون احتياط لمنع الماء من الدخول حتى تلفت البضاعة ، فهذا إهمال فى العناية الواجبة للبضاعة .

وعلى الناقل إثبات صفة الخطأ الذى سبب الضرر وأنه تجارى إذا أراد الوصول إلى إعفائه من نتيجته . ولذلك يظل مسئولاً عن الخطأ الذى لا تتحدد صفته ، وعن الخطأ الذى يكون له وصف الخطأ التجارى ولو اتصف أيضاً بأنه ملاهى .

٥٨٦ - ثالثاً : الأسباب المستثناة :

هى أسباب إذا تمكن الناقل من رد الضرر إلى أحدهما فلامسئولية عليه . وقد أوردتها المادة ٣/٤ دون نظام ، ويمكن ردها إلى القوة القاهرة وخطأ الشاحن واعمال الناقل البريئة من الخطأ .

٥٨٧ - (١) حالات القوة القاهرة :

١ - الحريق ، ويجوز مع ذلك للشاحن أن يثبت أنه يرجع إلى خطأ الناقل ، وهذا الحكم مأخوذ عن القانون الأمريكى .

٢ - مخاطر البحر Perils of the sea ، بشرط أن تكون إستثنائية لاتتحملها السفينة العادية الصالحة لركوب البحر ، أما لو كانت السفينة لم تتحمل مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة تجهيزاً كافياً فلا تعتبر مخاطر البحر سبباً معفياً للناقل . ولا يكفى مجرد وقوع هذا الخطر بل يرى البعض أنه يجب على الناقل أن يثبت أن له وصف القوة القاهرة . ولا يفيد الناقل من هذا السبب إذا أثبت الشاحن أن السفينة تعرضت له بسبب خطأ سابق عليه من الناقل .

٣ - حوادث الحرب (م/٢ هـ) .

٤ - القضاء والقدر Act of God (٢/٤ د) ومثاله الصاعقة ، أو أى عمل ليس فيه تدخل الإنسان .

٥ - أعمال الأعداء العموميين (م ٢/٤ و) كالقراصنة .

٦ - إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو شعب أو حجز قضائى (م ٢/٤ ز) ، وبعبارة أعم كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد . ويسأل الناقل إذا كان ذلك العمل راجعاً خطأً منه .

٧ - قيود الحجر الصحى (م ٢/٤ ج) .

٨ - الاضراب Strike أو الاغلاق lock out أو الايقاف Arret أو العوائق Entrave المعارضة أثناء العمل لأى سبب كان ، وسواء كان كلياً أو جزئياً .
ويكفى الناقل فى نظر البعض أن يرد الضرر إلى الاضراب دون أن يثبت أن هذا المانع تتوفر فيه شروط القوة القاهرة ، لأن تخصيصه بالذكر بجانب القضاء والقدر يفيد هذا المعنى ، وذلك مع حفظ حق الشاحن أو المرسل إليه فى اثبات أن هذه الاضرار ترجع إلى خطأ الناقل .
٩ - الفتن والاضطرابات الأهلية (م ٢/٤ ك) .

٥٨٨ - (ب) خطأ الشاحن :

إذا كان الضرر راجعاً إلى خطأ الشاحن أو إلى سبب يتعلق بالبضاعة فليس له أن يشكو . وقد أوردت المعاهدة تطبيقات لذلك : فلا يسأل الناقل عن الضرر إذا راجعاً إلى :

١ - فعل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله (م ٢/٤ ط) .

٢ - العجز Freinte فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج من عيب خفى فى البضاعة أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عجز خاص بها (م ١/٤ م) . والمقصود بذلك عجز الطريق Freinte de route وهو النقص الذى يلحق البضاعة بسبب طبيعتها التى تتأثر بظروف نقلها ، وذلك يحدث بالنسبة للمواد التى تجف مع الزمن أو تتبخر كالسوائل ، وكذلك النقص الناشئ عن عيب خاص بالبضاعة . وقد كان القضاء الفرنسى يوحد بين الحالتين من حيث أن الناقل لا يسأل عن أيهما ، ومن حيث أن عليه هو عبء الإثبات بالنسبة لهما^(١) .

(١) طبقاً للمادة ٢/٤ من معاهدة بروكسل لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفى أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها . وإذا كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التى تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها ، وتحدد نسبة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعفى الناقل من المسؤولية ، إذا لم يجاوز العجز النسبة التى جرى بها العرف ، فإذا جاوز هذه النسبة خففت المسؤولية بمقدار النسبة المسموح بها ، ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي . ولا يتحمل الناقل المسؤولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه .

وإعفاء الناقل من نتائج عيب البضاعة مفهوم لأن ذلك يرجع إلى خطأ الشاحن ، وأما إعفاؤه من عجز الطريق فهو يرجع إلى التسامح الذي جرى به العرف البحري . ولذلك يرجع إلى هذا العرف في ميناء الوصول لتحديد ما يتسامح فيه .

وللناقل أن يقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خالياً من كل تحفظ في هذا الخصوص .

٣ - عدم كفاية التغليف Emballage (م ٢/٤ ق) وعدم إتقان العلامات التي على البضاعة . (انظر كتابي طبعة ١٩٦٩ صفحة ٧٤٥) .

٥٨٩ - أعمال الناقل البريئة من الخطأ :

وتطبيقاً لذلك لا يسأل الناقل عن :

١ - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر (٢١/٤) .
وهذا الحكم ترديد لما كانت تجرى عليه شروط سندات الشحن التي كانت تسوى بين إنقاذ الأموال وإنقاذ الأشخاص فيما يتعلق بإعفاء الناقل من نتائج ما يأتية في سبيل ذلك بشرط أن لا يكون قد تسبب بخطئه في الخطر الذي أوجب المساعدة أو الإنقاذ ، وإلا كان مسؤولاً . وسبب النص على إعفاء الناقل في هذه الحالة أن معاهدة المساعدة والإنقاذ المبرمة سنة ١٩١٠ تجعل السعى لمساعدة الأرواح إلزاماً على جميع الربابنة ، ولذلك كان طبعياً أن لا يسأل الناقل عما يأتية في هذا السبيل . ونص المادة ٣/٤ عام وصريح ينطبق على إنقاذ الأرواح والأموال ، ويستوى طبقاً له أن تكون المساعدة إلزامية أو لا .

٢ - العيوب الخفية التي لا تدركها البقطة المعقولة (م ١/٤ ع) .

٣ - الانحراف في السير Devriation بشرط أن يكون معقولاً Reasonable ، فإن لم يكن الانحراف معقولاً سئل المجهز عن نتائجه . إلا إذا كان صادراً من الربان دون تدخل المجهز فيعتبر عندئذ خطأ ملاحياً لا يسأل الناقل عنه . وتقدير معقولة تغيير الطريق مسألة موضوعية ، وإثبات هذه المعقولة على الناقل .

ويلاحظ أن الإنحراف فى الطريق وإن كان يعتبر فى ذاته معقولاً إلا أنه يفقد هذا الوصف إذا كان يرجع إبتداء إلى خطأ من المجهز الناقل .

وتفيد المادة ٤/٤ من المعاهدة أن الإنحراف يفصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر يعتبر معقولاً ولا يسأل الناقل عن نتائجه .

٥٩٠ - الخلاصة :

١ - يعتبر الناقل مسئولاً إبتداء بمقتضى عقد النقل ، ويكون عليه أن يثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبى عنه وعن تابعيه ليقلت من نتائجه .

٢ - بالنسبة للضرر الراجع إلى عدم صلاحية السفينة أو عيبها الحفى ، يكفى الناقل أو يثبت أنه بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة . ويكون للغير إثبات العكس أى أن الناقل قصر فى بذل هذه العناية .

٣ - بالنسبة للضرر الراجع إلى فعل أو خطأ الربان أو غيره من رجال الطاقم فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ، لا يسأل عنه الناقل ، ويكون للغير أن ينادى فى وصف الخطأ ويثبت أنه تجارى وليس ملاحياً ولا واقعاً فى إدارة السفينة .

٤ - بالنسبة للحالات المستثناة ، يفيد منها الناقل - على ما تقدم - بشرط إثبات أنه بذل العناية المطلوبة منه ونسبة الضرر إلى أحد الحالات بوصفها قرينة بسيطة على عدم مسئوليته ، ويجوز للشاحن إثبات خطأ على الناقل .

٥ - فيما يتعلق بالإنحراف فى السير ، يجب على الناقل إثبات معقوليته ، فيما عدا حالة الإنحراف بقصد المساعدة أو الانقاذ فلا يحتاج إلى إثبات أنه معقول إذ يفترض فيه ذلك . وإثبات العكس جائز دائماً من جانب الشاحن .

٥٩١ - البضائع الخطرة :

لا تخرج البضائع الخطرة عن نطاق الإتفاقية ، وإنما نخضع لقواعد خاصة تحدد فى الواقع معظم التزامات الناقل بالنسبة لها ، وذلك على الوجه الآتى :

(١) إذا شحنت بضائع قابلة للالتهاب أو الانفجار أو خطرة دون أن يخطر الشاحن الناقل بخطورتها فللناقل في كل وقت وفي أى مكان أن يخرجها من السفينة وينقلها أو يجعلها غير خطرة دون أن يلزم بشيء قبل الشاحن عن ذلك . بل يسأل هذا الأخير عن كل ضرر ومصاريف تسبب فيها وجود البضاعة فى السفينة . وإذا كان هناك إخطار خاطيء وعمد من الشاحن فيطبق الجزاء الوارد بالمادة ٥/٤ التى تقضى أن لا مسئولية على الناقل عما يصيب هذه البضاعة ولو فى غير حالة إتلافها أو إخراجها من السفينة .

(ب) إذا أخطر الشاحن الناقل بطبيعتها فليس للناقل إخراجها إلا إذا عرضت السفينة وحمولتها للخطر ، فإذا أخرجها فى هذه الحالة فلا تعويض على الناقل إلا إذا أمكن الشاحن الإستناد إلى أساس الخسائر المشتركة .

المبحث الثانى

التحديد القانونى لمسئولية الناقل^(١)

٥٩٢ - تقدم أن من أسباب وضع المعاهدة الدولية الراجية فى القضاء على شكوى الشاحنين من شروط الإعفاء من المسئولية ، ونضيف الآن أن شروط تحديد المسئولية كانت أيضاً مثار شكوى الشاحنين ، بل أنها كانت تضربهم أكثر من شروط الإهمال ، وذلك لأن نطاق شرط الإهمال كان لا يسرى إلا بالنسبة لخطأ التابعين البحريين بينما شرط التحديد كان يسرى حتى بالنسبة لخطأ الناقل الشخصى وخطأ التابعين البريين ، ولذلك كان الناقلون يفيدون من شرط التحديد أكثر مما يفيدون من شرط الإعفاء ، بل وكانوا يسترون الشرط الأخير تحت شرط تحديد المسئولية بمبالغ تافهة ، وكان القضاء ، مع تسليمه بصحة شرط الإهمال

(١) انظر مقالاً للمؤلف بعنوان التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى طبقاً لمعاهدة بروكسل . المحاماة السنة ٢٥ ص ١٤١٣ وتعقيباً عليه للأستاذ مدوح ركنى بالمحاماة السنة السادسة والثلاثين العدد الأول ص ١٤٢ .
وتعليقاً للمؤلف على حكم نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ بمجلة القانون والإقتصاد العدد الثالث السنة الحادية والثلاثين (مارس) ١٩٦١

وشرط التحديد ، يحاول الحد منهما بطريقتين : فكان يهدرهما إذا تبين له أن الخطأ المسبب للضرر أرتكب بقصد تحقيق مصلحة للناقل ، تطبيقاً لفكرة **الخطأ المربح** ^(١) *faute lucrative* ويهدرهما كذلك إذا ترتب الضرر على غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه

وارادت المعاهدة الدولية وضع نهاية لعبث الناقلين ، فوضعت حداً أدنى لشرط التحديد لا يمكن الاتفاق على أقل منه ، فهو حد أدنى بالنظر إلى ما يمكن الاتفاق عليه ، وهو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به القاضي ، وقد راعت في تحديده أن يكون في الوقت نفسه غير مجحف بمصلحة الناقل ، وبذلك اندمج شرط التحديد في نصوص المعاهدة .

٥٩٣ - التعويض - نطاق وتقدير التحديد :

يفهم من عبارة النص أنه يدخل فيها التعويض عن الضرر أى التلف الحاصل للبضاعة وكذلك الضرر المتعلق بها ، ويقصد بذلك كافة الأضرار التي تصيب المرسل إليه بسبب ضياعها أى الأضرار التي تصيبه هو بسبب عدم إستلامه البضاعة .

وقد ألغى البروتوكول أحكام المعاهدة فى هذا الخصوص ، فى مادته الثانية ، فقال : تلغى الفقرة خامساً من المادة الرابعة ويستعاض عنها بالآتى :

« (١) لا يلزم الناقل أو السفينة فى أى حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر ، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشاحن وأثبت ذلك فى سند الشحن .

(ب) تحسب القيمة الكلية للتعويض بالرجوع إلى قيمة هذه البضاعة فى المكان والزمان الذى أفرغت فيه من السفينة أو الذى كان ينبغى أن تفرغ فيه طبقاً للعقد .

(١) انظر شرح وتطور هذه الفكرة فى مجلة دور ٢٨ ص ٣١١

وتحدد قيمة البضاعة طبقاً لسعر الصرف ، فإذا لم يوجد فطبقاً لسعر السوق المتداول فإذا لم يوجد كلا السعريين فيرجع إلى القيمة العادية للبضاعة من نفس النوع والصنف .

(جـ) فى الأحوال التى تستخدم فيها عبوات أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضاعة يعتبر عدد الطرود أو الوحدات المدونة فى سندات الشحن والنقل محتوية وسيلة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التى يعتبر بها فى مفهوم هذه الفقرة .

وفى ما عدا ما تقدم ذكره تعتبر وسيلة لنقل هذه كأنها طرد أو وحدة .
(د) يعتبر الفرك وحدة مكونة من ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب بدرجة نقاوة ٩٠٠,٠٠٠ وينظم قانون المحكمة المختصة بالموضوع تاريخ تحويل القيمة المحكوم بها إلى العملة الوطنية .

(هـ) لا يخول الناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها فى هذه الفقرة إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر ، أو عن عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث الضرر .

(و) يعتبر بيان الشاحن الوارد فى سند الشحن ، والمذكور فى البند (١) من هذه الفقرة إثباتاً لنوع البضاعة ، ما لم يثبت الشاحن عكس ذلك . ولكن هذا الإثبات لا يقيد الناقل الذى له أن ينازع فيه .

(ز) يجوز للناقل أو الرابح أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى آخر يختلف عن الحد المنصوص عليه فى الفقرة (١) من هذه الفقرة بشرط ألا يكون الحد الأقصى المعين على هذا النحو أقل من الحد الأقصى المذكور فى البند سالف الذكر .

(ح) لا يسأل الناقل أو السفينة بأى حال عن الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها فى سند الشحن .

والأصل أن يقدر التعويض طبقاً للقواعد العامة ثم تنطبق عليه قواعد التحديد كما وردت بالإتفاقية^(١).

ويقدر المبلغ لكل طرد أو وحدة. والطرد Colio يفترض حزم البضاعة أو جزء منها أو تجميعها في رباط واحد بقصد نقلها ، كصندوق أو جوال ، أما الوحدة Unité فتحدد المقصود لها محل خلاف ، والراجع أن المقصود هو الوحدة في الوزن أو الحجم الظاهر في سند الشحن والتي تعد أساساً لتقدير الأجرة (انظر كتابي طبعة ١٩٦٩ هامش ٢ صفحة ٧٥١).

٥٩٤ - خصائص هذا التحديد :

يعتبر هذا التحديد في نظر البعض ، تأييداً وتنظيماً تشريعياً لشرط التحديد الذي كان جارياً قبل إبرام الإتفاقية الدولية . ويترتب على ذلك :

١ - أن المبلغ لا يستحق على الناقل إلا إذا كان مسئولاً عن الضرر المطلوب تعويضه .

٢ - أن هذا المبلغ يعتبر تعويضاً جزافياً عن الضرر الذي يسأل عنه الناقل ، ويشمل كل ما يصيب الشاحن من الخسارة وفوات الكسب والاضطراب التجاري ، ولكن بشرط أن يكون الضرر ناشئاً عن اخلال الناقل بالتزام مترتب عليه من عقد النقل ، فلا يشمل الخطأ الخارج عن العقد .

٣ - وإنما يعتبر هذا المبلغ حداً أقصى للتعويض الذي يمكن الحكم به ، فلا يجوز للشاحن المطالبة اذا لم يصبه ضرر ، وإذا كان الضرر أقل

(١) حكمت محكمة النقض المصرية إنه : " يجب تقدير التعويض الجابذ للضرر بتمامه بالسقمة السوقية للبضاعة في ميناء الوصول لأن هذه القيمة وحدها هي التي تمثل الخسارة التي لحقت الطاعة والمكسب الذي فاتها نتيجة عدم وفاء الناقل بالتزامه بنقل البضاعة سليمة كاملة إلى ميناء الوصول ، أما سعر شراء البضاعة من ميناء الشحن فإنه لا يمثل إلا الخسارة التي لحقتها ، وليس في نصوص معاهدة سندات الشحن ما يؤدي إلى إستبعاد الكسب الذي فات الطاعة من عناصر التعويض لأن هذه المعاهدة إنما وضعت حداً أقصى لمسئولية الناقل لا يجوز تجاوزه (وهو مائة جنيه استرليني) أو ما يعادل هذه القيمة بتقد عملة أخرى عن كل طرد أو وحدة ، ولم تستبعد هذه المعاهدة القواعد العامة في تقرير مسئولية الناقل أو تقدير عناصر التعويض حسبما وردت بالمادة ٢٢١ من القانون المدني ، (نقض ١٢ يونيه ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة العشرين صفحة ٩٢٩) .

من المبلغ المذكور فلا حق له الا فى تعويض يقابل ما اصابه، وعلى الشاحن اثبات الضرر ومقداره.

٤ - لا محل لتطبيق قاعدة النسبية الخاصة بعقد التأمين على هذا التعويض، فلو أن قيمة الطرد ١٠,٠٠٠ فرنك واصابه تلف قدره ٥,٠٠٠ فرنك استحق الشاحن مبلغ الخمسة آلاف كاملة، بينما لو طبقنا قاعدة النسبية لاستحق فقط ٢٥٠٠ لأن قيمة الضرر بالنسبة للطرد هي ٥٠٪.

٥٩٥- التحديد القانونى لمسئولية الناقل والخطا الجسيم :

قدمنا أن البعض يرى أن التحديد القانونى لمسئولية الناقل قد حل محل الشرط الاتفاقى لهذا التحديد، ويترتب على ذلك أنه لا محل لتطبيق التحديد فى كل حالة كان القضاء يهدر فيها شرط التحديد الاتفاقى. ولذلك تنعقد مسئولية الناقل مطلقة كلما كان الضرر راجعا إلى غش الناقل أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه لأن شرط التحديد الاتفاقى كان يتعطل فى هاتين الحالتين. ومع ذلك يرى آخرون أن الناقل يتمتع بتحديد المسئولية ولو وقع منه خطأ جسيم.

وقد أضاف البروتوكول حالة الخطأ الجسيم إلى حالة العمد، الذى عبر عنه « الفعل أو الإهمال من جانب الناقل عن عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث ضرر » وهو ما يعبر عنه أحيانا بالخطأ الواعى. ويترك تحديده للمحكمة بالنظر إلى الظروف التى يقع فيها الفعل أو الإهمال.

والنص يتكلم عن الناقل، فإن كان شركة، وهو الغالب، ثار السؤال عن حكم الإهمال الواقع من تابعيه وهو الوضع الغالب فى الملاحه، فهل يعتبر خطأ هؤلاء صادرا من الناقل؟ وما رأى، والناقل شخص اعتبارى، هل يلزم أن يكون الإهمال واقعا من ممثله؟ فى قانون الشركات الصادر سنة ١٩٨١ يمكن إلزام الشركة بالعقود التى يوقعها أشخاص لا يمثلون الشركة حقيقة، ولكن ما رأى بالنسبة للأخطاء التقصيرية؟... يمكن القول أحيانا بالنظر إلى التابع الذى يكون فى مركز قيادى واعتبار ما يصدر منه صادرا من الناقل نفسه وبالتالي يستتبع سقوط حق الناقل فى تحديد مسئوليته. والمسألة محل كلام.

٥٩٦- تقويم البضاعة :

لا ينطبق التحديد القانوني في حالتين : الأولى إذا اتفق على حد أعلى من الحد المذكور ، والحالة الثانية ، إذا قومت البضاعة وتوافر في هذا التقويم شروط ثلاثة .

١ - أن يكون مقصودا به زيادة مسئولية الناقل وأن يؤدي فعلا إلى هذه الزيادة .

٢ - أن يكون باعلان من الشاحن يتضمن بيانا عن قيمة البضاعة وطبيعتها .

٣ - وأن يدون هذا البيان في سند الشحن .

أما الشرط الأول فمفهوم من صياغة المادة ٤ / خامسا التي تقول : لا يلزم الناقل في أى حالة من الأحوال ... بمبلغ يزيد على ... ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ، فالمعاهدة لم تواجه هذا البيان إلا بقصد زيادة المسئولية عن الحد القانوني ، كما انها تحرم الاتفاق على تحديد المسئولية بمبلغ أقل من الحد القانوني وتعتبره كأنه لم يكن ، وبنفتح المجال أمام التحديد القانوني فيكون على المرسل إليه اثبات قدر الضرر الفعلي بحد أقصى هو التحديد القانوني . وإذا اتفق اتفاقا صحيحا على مبلغ أكبر من قدر التعويض القانوني كان للمرسل إليه حق في هذا المبلغ ، ولكن يكون من حق الناقل دائما أن يثبت أن قدر الضرر أقل من التعويض المتفق عليه وعندئذ لا يلزم إلا بقدر الضرر الفعلي ، ولو جاوز التحديد القانوني ما دام الفرض أن الشاحن حسن النية ولم يقصد غشا ، أما إذا كان سبب النية فله جزاء آخر سنراه .

أما الشرط الثانى ، فيستلزم أن يبين الشاحن - قبل الشحن - طبيعة البضاعة وقيمتها معا وبشكل مفصل حتى يدرك الناقل المخاطر التي يتعرض لها ويتخذ الاحتياطات اللازمة ويحدد الأجرة بناء عليها ، ولذلك يجب على الشاحن اعلان بيانه قبل الشحن أى قبل دخول البضاعة في عهدة الناقل ، فلو دخلت عهديته قبل ذلك أى قبل الشحن وجب عليه ابداء البيانات قبل اعطائها الناقل .

وأما الشرط الثالث ، فهو تدوين هذا البيان في سند الشحن . ولما كان هذا البيان يعتبر زيادة في مسئولية الناقل فهذا الأخير لا يلزم بقبوله .

وهذا الشرط حتمى لزيادة مسئولية الناقل فإذا لم يدون البيان فى سند لم يلتزم الناقل إلا بالحد الأقصى القانونى .

٥٩٧- حجية اعلان الشاحن :

تقضى المادة ٥/٤ أن اعلان الشاحن المتقدم قرينة بسيطة يجوز اثبات عكسها ، وهى لا تقيد الناقل الذى له أن ينازع فيها . ومعنى ذلك جواز اثبات عدم صحة البيان ولو ضد الغير المستفيد من السند ، فكأن هذا البيان يعفى المرسل إليه فقط من اثبات قدر الضرر ، ويكون على الناقل - إذا نازع فى تطبيق الشرط - أن يثبت هو أن الضرر الحقيقى أقل منه وأنه لا يلزم إلا بتعويض هذا الضرر الحقيقى .

٥٩٨- البيان الكاذب :

إذا تعدد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن طبيعة البضاعة او قيمتها فى سند الشحن فقد وضعت المعاهدة جزاء على ذلك بأن قررت أن الناقل لا يسأل اطلاقا عنا يصيب البضاعة فى هذه الحالة (م ٥/٤) .

٥٩٩- وترتفع هذه المسئولية ولو فى مواجهة الغرسل إليه

الغريب عن العقد :

كما يطبق القضاء هذا الجزاء ولو كان البيان قد ذكر قيمة للبضاعة أقل من قيمتها الحقيقية ، مستندا إلى عمومية النص . بينما الأولى قصر النص على حالة ما إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من القيمة الحقيقية إذ يكون هناك محل فى هذه الحالة لتوقيع جزاء على الشاحن لأنه يسعى إلى الاثراء على حساب الناقل .

كما يطبق الجزاء أيا كان الباعث للشاحن على الكذب ، ولو لم يكن لكذب البيان أثر فى وقوع الضرر .

واثبات سوء نية الشاحن على الناقل ، لأن حسن النية مفترض .

المبحث الثالث

الشروط المحرمة قانوناً^(١)

٦٠٠ - أغتت المعاهدة الناقل من نتجية أخطاء تابعيه فى الملاحة وأخطائهم فى إدارة السفينة ومن نتائج العيوب الخفية فى السفينة التى لم تكشف ببذل العناية الكافية ومن الأسباب الواردة بالحالات المستثناة ، ثم وضعت حداً أقصى لما يحكم به عليه عندما تتعقد مسؤوليته . وفى مقابل ذلك نصت المادة ٨/٣ على بطلان كل شرط أو تعاقّد أو اتفاق فى عقد نقل يضعف من التزامات الناقل . أو اتفاق فى عقد نقل يزيد من حقوق الناقل ، أو يعفيه من المسؤولية عنها ، أو يخفف هذه المسؤولية على وجه يخالف ما هو منصوص عليه فى هذه المعاهدة .

وعلى ذلك يعتبر باطلاً :

- ١ - شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء تابعيه التجارية .
- ٢ - شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد الوارد بالمعاهدة .
- ٣ - شرط إعفاء الناقل من المخاطر التى يمكن للشاحن التأمين عليها .
- ٤ - شروط الجهل بالوزن وما يماثلها فى الحالات التى لا تجيزها فيها المعاهدة ، لأنها تؤدى إلى قلب عبء الإثبات وتخفيف على الناقل .
- ٥ - شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة من تأمين عقده الشاحن لأن معنى ذلك أن يغطى الناقل أخطاءه على نفقات الشاحن (أنظر م ٨/٣) .

٦ - شروط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح لأن المحكم المفوض بالصلح غير مقيد بقواعد القانون ، أى أن المحكم سيتدخل حينئذ من قواعد المعاهدة وهى متعلقة بالنظام العام .

٧ - شرط قلب عبء الإثبات لصالح الناقل خلافاً لما ورد بالمعاهدة لأن فيه تخفيفاً عليه .

(١) انظر الرسالة القيمة لزميل الأستاذ الدكتور عبد الرحمن سليم وعنوانها : شروط الإعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن ، الاسكندرية سنة ١٩٥٦ .

وعلى العكس يصح كل شرط يزيد فى مسئولية الناقل وينزل به الناقل عن حقوقه أو يزيد فى حقوق الشاحن (انظر ١/٥) ، بشرط أن يكون هذا الشرط واردا فى سند الشحن المسلم إلى الشاحن (م ١/٥) ، فإذا لم يدون فى سند الشحن فمفهوم ذلك أن لا يجوز لحامل السند أو يتمسك به على الناقل ، أعمالا لمبدأ الكفاية الذاتية للسند^(١) .

٦٠١ - على أنه إذا كانت هذه الشروط باطلة ، فليس معنى ذلك أنه لم تعد للناقل مصلحة فى ادراجها بسند الشحن ، بل على العكس نجد كثيرا من سندات الشحن لا زالت تتضمن الشروط التى جرت على نكرها قبل المعاهدة ، وتبدو فائدة ذلك فى أن هذه الشروط لا تبطل إلا بالنسبة للضرر الذى يقع فى المرحلة البحرية ، أما بالنسبة للمرحلة اللاحقة عليها أو السابقة لها فتخضع هذه الشروط للقانون الداخلى .

ويفترض أن الضرر وقع فى المرحلة البحرية أى يفترض بطلان الشرط^(١) فيكون على الناقل أن يثبت هو أن الضرر وقع فى فترة سابقة على الشحن أو لاحقة على التفريغ ، لأنه يطالب بتطبيق شرط يعتبر خروجاً على القاعدة العامة فيكون عليه اثبات توافر شروط انطباقه ، فضلا على أنه أعلم من أى شخص آخر بظروف حصول الضرر .

المبحث الرابع

مركز الشاحن

٦٠٢ - حقوقه والتزاماته :

تتحدد هذه الحقوق والالتزامات بالتزامات الناقل وحقوقه ، لأن كلا منها يقابل الآخر فحقوق الناقل تعد التزامات على الشاحن وبالعكس . وقد تقدم أن على الشاحن أن يكون صادقا فى البيانات التى يضمها سند الشحن وإلا كان مسئولا أمام الناقل عما يسببه كذبه من ضرر ، فضلا على أن الكذب فى بيان طبيعة أو قيمة البضاعة يؤدى إلى عدم مسئولية الناقل

(١) نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ المشار إليه فيما سبق ، وتعلقى عليه .

إذا كانت البضاعة من طبيعة خطيرة وإلا تأثرت حقوقه إذا اضطرت الناقل إلى اتلافها .

ونزيد هنا أن المادة ٢/٤ تقول : « لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالناقل أو السفينة الذي ينشأ أو ينتج عن أى سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهماله أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو خطئهم » . وبالإستعانة بالأعمال التحضيرية للمعاهدة يفسر الشراح هذا النص على أنه ليس تطبيقاً للقواعد العامة ، بل يتضمن بالنسبة للشاحن نفس أسباب الإعفاء المقررة للناقل والسابق دراستها ، وتطبيقاً لذلك لا يسأل الشاحن عن عيب البضاعة الخفى بشرط أن يثبت أنه بذل العناية المعقولة لكشفه . كما أن الشاحن لا يسأل عن فعله متى تسبب في الأضرار بالناقل إذا لم يكن لهذا الفعل من جانبه وصف الخطأ . ويلاحظ أنه إذا جاز للناقل أن يتنازل عن أسباب الإعفاء المقررة لصالحه - تطبيقاً للمادة ١/٥ كما تقدم - فإن ذلك لا يصح من الشاحن لأن مثل هذا التنازل منه يزيد حقوق الناقل وذلك باطل طبقاً للمادة ١/٣ .

الفرع الثالث

دعوى المسؤولية

أحكام خاصة

٦٠٣ - نظراً لاختلاف التشريعات فيما يتعلق بسقوط دعاوى مسؤولية الناقل قررت الاتفاقية وضع بعض قواعد موحدة بحيث يطمئن أصحاب الشأن - في الدول المختلفة - سلفاً إلى معرفة الأسباب التي تؤثر في دعواهم .

وأول ما يلاحظ أن المعاهدة أحلت قواعد خاصة بإثبات الضرر وأوردتها المادة ٦/٣ ، فإذا لم يراع المرسل إليه هذه القواعد ظلت دعواه مع ذلك مقبولة ولكنه يكون في مركز سيئ من حيث الإثبات .

كما أن هذه القواعد خاصة فقط بدعاوى المسؤولية ضد الناقل عن ضرر يسأل عنه طبقاً للمعاهدة أى ضرر وقع في المرحلة . أما دعاوى المسؤولية عن ضرر يسأل عنه وفقاً للقانون الوطني فتخضع لأحكام هذا القانون . كالضرر السابق على الشحن أو اللاحق للتفريغ .

٦٠٤ - ضرورة التحفظ أو الإخطار عند الاستلام - إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا (١)

فإنقضى المادة ٦/٣ أنه إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر - إلى أن يثبت العكس - قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن .

(١) حكمة محكمة النقض، وحيث أن الطعن أقيم على أربعة أسباب تنص الطاعنة بالسببين الأول والرابع منها على الحكم المطعون فيه القصير في التسيب والفساد في الاستدلال والخطأ في تعيين القانون وتأويله ، وبينا أن ذلك، نقول إنها تسكت أمام محكمة الموضوع بوجود أعمال ما اتفقت عليه إرادة المتعاقدين في سند الشحن من انتهاء مسؤولية الناقل بإيداع البضاعة الجمارك أو المخازن العامة ، وهو الأمر الذي أجازته المادة السابعة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن المنطقية قانونا على رسالة النزاع - لكن الحكم مع تسلبه بصحة هذا الاتفاق استلزم لإعفاء الناقل من المسؤولية بمقتضاه أن يثبت قيامه بتسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى تلك المخازن ، ورغم أنه يفترض تسليمه لها بالكيفية المنصوص عليها في سند الشحن طالما لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهيته عملا بالقرينة المقررة بخص المادة ٦/٣ من المعاهدة المذكورة ، ولا يتحقق هذا الإخطار في المحرر المؤرخ ١٩٧٧/١/١٠ الذي لسمته لمطعون ضدهما أحد... أ بحريا لخلوه من تحديد لماهيته الهلاك أو التلف ، بما يعيب الحكم بالصور والفساد في الاستدلال والخطأ في تطبيق القانون .

وحيث أن هذا النص غير سديد ، ذلك أن التسليم الذي تنتهي به مسؤولية الناقل البحري هو التسليم كقانوني *delivrance* الذي يتميز عن التفريغ وهو مجرد عملية مادية هو التسليم الفعلي للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانونا أو اتفاقا بعد تمكينه من فحصها ومعاينتها للتحقق من حالتها وعلاماتها وما إذا كان بو هلاك أو تجزأ أو تلف ، ومن ثم لا يعد تسليمها ميراثا لزمة الناقل إبداع للبضاعة مخازن الجمارك أو المستودعات العامة حتى لو اتفق في سند الشحن على ذلك لأن مصلحة الجمارك وفق قانونها لا يمكن أن يكون نائيه عن المرسل إليه استلام البضاعة لما يترتب على هذه النيابة من التزامات وتبعات لا تتفق مع طبيعة عملها كإدارة حكومية تقوم بمراقبة الواردات والصادرات والإشراف على دخولها أو خروجها من البلاد وتحصل ما قد يكون مستحقا عليها من جمركية ، وهي إذ تقوم باستلام البضاعة إنما تقوم بذلك بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي استيفاء الرسوم المستحقة ومن ثم لا ينقض عقد النقل بهذا التسليم ولا تبراها به نمة الناقل قبل المرسل إليه حتى ولو تضمن سند الشحن الاتفاق على انتهاء مسؤولية الناقل بإيداع البضاعة الجمارك والمخازن العامة لأن في ذلك وطبقا لما تقدم إعفاء من المسؤولية يقع باطلا بطلانا مطلقا عملا بأحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن المنطقية على واقعات النزاع ولا يحتج على ذلك بما ذهبت إليه الطاعنة من أن المادة السابعة من معاهدة سندات الشحن المعمول بها في مصر قد أجازت مثل هذا الاتفاق ، إذ أنها تشير إلى الاتفاقات حول مسؤولية الناقل عن العجز أو التلف الذي يلحق بالبضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ ، أما الفترة التي تنقضي بين شحن البضاعة وتفرغها وهي فترة النقل البحري بمعنى الكلمة فيفترض وقوع الضرر فيها على ما هو مستفاد من الاعمال التحضيرية للمعاهدة .

ومن ذلك يبدو أن الاخطار يجب أن يكون كتابيا ، وليس لهذه الكتابة شكل خاص ، ويشترط القضاء أن يكون محددا Précis يذكر فيه الضرر على وجه التحديد فلا تكفى عبارة « كل الأضرار التي تكتشف »^(١) ، وذلك على أساس أن النص مقصود به تعريف الناقل سلفا بما ينسب إليه ليعد دفاعه . وانما لا يلزم أن يكون البيان مفصلا .
والاخطار خاص بحالة الهلاك أو التلف .

ولا محل للاخطار عن تأخير البضاعة لأن من السهل اثبات هذا التأخير ، فضلا على أنه لا يعد هلاكاً ولا تلفاً .

ويصدر الاخطار من المرسل إليه أو من أى شخص له مصلحة قانونية ، إلى الناقل أو وكيله ، ويحرر فى ميناء التفريغ . ويوجه إلى الناقل فى ميناء التفريغ فى وقت اخراج البضاعة من حيازة الناقل لدخالها حيازة المرسل إليه أو وكيله فى الاستلام^(٢) .

٦٠٥ - أما إذا كان هذا الهلام أو التلف خفيا :

فيجب أن يحصل الاخطار فى مدى ثلاثة أيام من التسليم livraison للمرسل إليه أو وكيله فى الاستلام . ويشبه التلف الخفى التلف الذى لا

^١ لما كان ذلك وكانت المطعون ضدها قد تقدمت إلى الطاعنة باحتجاج بحرى غداة انتهاء تفريغ البضاعة فى ١٩٧٧/١/٩ لما لاحظته من وجود عجز وإصرار بها وقد تسلمه الطاعنة فى ١٩٧٧/١٠/١٠ وكان الحكم المتعون فيه قد خلص إلى استبعاد تطبيق الاتفاق الوارد بسند الشحن بشأن انتهاء مسئولية الناقل بإيداع البضاعة مخازن الجمرى أو المخازن العامة فإن النقص عليه بالصورة والفساد فى الاستدلال والخطأ فى تطبيق القانون يكون على غير أساس ولا يغير من ذلك استناده خطأ إلى أن الطاعنة لم تقدم الدليل على تسليم البضاعة كاملة وسلمية إلى مخازن الجمارك إذ لمحكمة النقض تصحيحه فى هذا الشأن بغير أن تنقضه .

(نقض الطعن رقم ١٤٩٨ لسنة ٥٢ ق فى ١٨ يناير ١٩٨٨) .

(١) يشترط فى التحفظ أو الاحتجاج أن يسلم للناقل أو يثبت امتناعه عن استلامه فلا يكفى لإثبات حصول التحفظ - فى حالة انكار الناقل - مجرد تقديم صورة مطبوعة من الخطاب المتضمن له بل يجب تقديم الدليل على إرسال هذا الخطاب إلى الناقل .

نقض مصرى ٥ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض لسنة ١٨ ص ٧٨ .

(٢) إذا تم تفريغ البضاعة بالجمرك فإن المرسل إليه لا يتسلمها مباشرة من الريان بل من الجمرك ولذلك قيل أن على المرسل إليه عمل التحفظات عند دخول البضاعة الجمرك لأن الريان يفقد كل سلطة له عليها فى هذه اللحظة . وقيل وهو الراجح أن الاخطارات يجب عملها عند تسليمها للمرسل إليه حامل سند الشحن البضاعة فعلا ، فالاخطارات لا تجب عند دخولها الجمرك .

يستطيع المرسل إليه التحقق منه وقت الاستلام بأن كان فى حاجة إلى وزن أو قياس مثلا ، فيعطى ثلاثة أيام من وقت الاستلام لتوجيه الاخطار .

٦٠٦ - اثر الأخطار :

- إذا عمل الاخطار أو التحفظ فى الموعد القانونى كان ذلك قرينة على حصول الضرر أثناء النقل وعندئذ تفترض مسئولية الناقل ، وهو يستطيع هدمها بأن يثبت سببا من أسباب ثلاثة :

١ - أن التحفظات لم تدون على وجه حق ، بأن يثبت أن البضاعة سلمت كما هى موصوفة فى سند الشحن وذلك طبقا لمحضر حرر فى مواجهة المرسل إليه مثلا .

٢ - أو أن الضرر يرجع إلى عيب خفى أو إلى حالة مستثناة .

٣ - أو أن الضرر سابق على الشحن أو لاحق على التفريغ . أو أنه لا يسأل عنه طبقا للقواعد العامة أو بمقتضى الشروط الصحيحة الواردة بسند الشحن . فإذا لم يثبت شيئا من ذلك ظل مسئولاً ، وكان على المرسل مجرد اثبات قدر الضرر .

- أما إذا تقدم تحفظات افترض أن الناقل سلم البضاعة للمرسل إليه كما هو موضوعه فى السند^(١) . وللمرسل إليه مع ذلك أن يهدم هذه القرينة ويثبت الضرر ، ومتى فعل انعقدت مسئولية الناقل دون أن يكلف المرسل إليه بيان المرجلة التى وقع الضرر خلالها .

وقد حكمت محكمة النقض فى شأن الاخطار أن :

« مفاد نص المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن انه إذا لم يوجه المرسل إليه اخطارا كتابيا إلى الناقل أو وكيله من ميناء التفريغ قبل أو فى وقت تسليم البضاعة المشحونة يخطره فيه بما اصابها من هلاك أو تلف بماهية هذا الهلاك أو التلف ، إذ جاء اخطار غير موضح به الضرر على وجه التحديد ، فإن استلام المرسل إليه البضاعة يعتبر قرينة - إلى أن يثبت العكس - على أن الناقل قد سلمه البضاعة بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن .

(١) نقض مصرى ٢٤ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ١٧٦ .

١ وإنه إذا كان الحكم المطعون فيه لم ير في محاضر تسليم البضاعة المشحونة إلى بعض الشركات ما يكفي لاثبات وجود العجز المدعى به لعدم تحريرها في حضور مندوب الناقل وخطوها من توقيعه عليها فإن مجادلة الطاعن في ذلك هي مجادلة موضوعية تدخل في سلطة محكمة الموضوع من تقدير الأدلة تنحسر عنها رقابة محكمة النقض ، ولا يقبل من الطاعنة ما تمسكت به عن أن المطعون ضده (الناقل) امتنع عن محضر التسليم النهائي للشحنة وإنه لم يكن في وسعه إجباره على ذلك لأن هذا الدفاع يخالطه واقع ، ولم يسبق طرحه على محكمة الموضوع فلا يقبل إثارتته لأول مرة أمام محكمة النقض .

(نقض ٢١ أبريل ١٩٨٠ المجموعة عدد ٣١ ص ١١٦٠).

وعدم عمل الاخطار الوارد بالمادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل يفيد قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة التي تسلمها بها ، ولكن عمله لا يفيد قرينة على أنه سلمها تالفة أو ناقصة بل أنه يسقط القرينة التي كانت تقوم في حالة عمله ، ويجب على المرسل إليه أن يقيم الدليل على الضرر كاملاً .

وإذا تعذر تحديد وقت حدوث العجز أو التلف افتراض وقوعه أثناء الرحلة البحرية ، بناء على الأعمال التحضيرية للمعاهدة .

(نقض ١٧ مارس ١٩٨٠ المجموعة ٣١ ص ٨٣٢).

٦٠٧ - تقادم الدعوى :

عرض البروتوكول لتقادم الدعوى على الناقل بوصفه كذلك ، فقال في المادة الأولى فقرة ثانياً : يلغى البند الرابع بالفقرة سادساً مكرر (وهي الفقرة التالية في هذا النص) لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه^(٢) . ومع ذلك يجوز إذا وافق الأطراف مدة

(٢) نقض مضرى ٥ يناير سنة ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨ .

ولما كان للاخطار قيمة القرينة البسيطة فقد نصت المادة ٦/٣ على أنه لا يترتب على الاخطارات أي أثر إذ كانت قد حصلت معارضة الضرر أو التلف حضورياً بين الناقل والمرسل إليه أو وكلائهما ، لأن هذه المعارضة تعد أداة قطعية للإثبات .

هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك . (ومقصود العبارة الأخيرة أنه لا يجوز مقدما تعديل مدة السنة وإنما يجوز ذلك بعد وقوع الحادث وكشف الضرر) . وقد تعتبر المفاوضات مانعا من سريان التقادم ، على ما سبق بيانه .

فإذا كان متفقاً في عقد النقل أو في غيره على شرط التحكيم كان إعلان أحد الطرفين ببدء إجراءات التحكيم بمثابة إعلان رفع الدعوى ، لأن المقصود بالنص هو المطالبة القضائية أو ما يحل محلها قانونا أو اتفاقا .

وعرض البرتوكول لدعوى الضمان التي يرفعها من حكم عليه رجوعاً منه على شخص مسئول أمامه عما حكم به عليه هو ، فقالت الفقرة ٣ من المادة الأولى :

« بعد الفقرة سادسا من المادة الثالثة (من الاتفاقية الأصلية) ، تضاف الفقرة «سادسا مكرر» الآتية :

« يجوز إقامة دعوى تعويض ضد طرف ثالث بعد فوات السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت خلال الوقت المسموح به طبقا لقانون المحكمة المختصة بالموضوع ومع ذلك لا يجوز أن يقل الوقت المسموح به عن ثلاثة شهور تبدأ من اليوم الذي يكون فيه الشخص الذي أقام دعوى التعويض قد سدد المطالبة أو يكون قد تم إعلانه في الدعوى المرفوعة ضده » .

= و طبقا للمادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل ترتفع عن الناقل كل مسئولية إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه . ومفاد ذلك أن التقادم لا يبدأ إلا من اليوم الذي سلمت فيه البضاعة فعلا للمرسل إليه أو لوكيله . فإذا استمر التسليم عدة أيام سرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه ، اسكندرية الابتدائية ٢٦ يناير ١٩٥٨ المحاماة ٣٩ - ٦٢٦ .

و « ينطبق التقادم السنوي المنصوص عليه في المادة ٦/٣ من معاهدة سندات الشحن على حالة عجز أو تلف البضاعة المسلمة كما يسرى على حالة عدم التسليم الكلي ، وذلك لقول النص أنه يسرى منذ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه ، وذلك خلافا للدفع بعدم القبول المقرر بالألمانيين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحري المصري » .

نقض مصري ٣ أبريل ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٨٩١ .

ولم يعرض البروتوكول ولا المعاهدة لقطع التقادم ولا لوقفه، فيرجع فيهما إلى قانون المحكمة أى القانون الداخلى فيما لا يتعارض . ونص من نصوص المعاهدة وتعديلها .

وهذا التقادم خاص فقط بدعاوى المسؤولية عن الأضرار الواقعة فى المرحلة البحرية، أى الأضرار الخاضعة للمعاهدة . أما غير ذلك من الدعاوى فتخضع للتقادم العادى أى المقرر فى المجموعة البحرية . وعلى الناقل الذى يتمسك بالتقادم أن يثبت توافر شروط انطباقه ، أى يبين فى أى مرحلة وقع السبب المنشئ للدعوى المرفوعة عليه والتي يتمسك بإكتمال مدة تقادمها^(١) .

٦٠٨ - التوسع فى أحكام الدعوى والدفع من حيث المسؤولية ومن حيث المدعى عليهم :

فى ظل معاهدة بروكسل كان هناك اضطراب فى مدى تطبيق أحكامها على حالات المسؤولية التقصيرية ، إذ كان ثمة رأى يحرم الناقل من مزاياها على أساس أن المسؤولية التقصيرية تخرج عن نطاقها ، فأورد البروتوكول حكما يوسع من نطاق هذه المزايا ، بل أورد حكما آخر يغطى مركز التابعين ، بحيث لا يكون بإمكان المرسل إليه الحصول على تعويض أو حكم بالمسؤولية ضد هؤلاء فى حالات كان لا يستطيع الحصول عليه فيها لو رفع الدعوى على الناقل ، فأصبح مركز المرسل إليه واحدا ايا كان المسئول الذى يقاضيه .

يقول البروتوكول فى المادة الثالثة :

يتم إدخال المادة ٤ مكرر بعد المادتين الرابعة والخامسة من الاتفاقية :

(١) نقض مصرى ١١ فبراير ١٩٦٠ السابق وتطابق عليه .

- وإذا تمسك الناقل بهذا التقادم ولم تجد المحكمة أن له حقا فى ذلك فليس لها أن تقضى من تلقاء نفسها بتطبيق تقادم آخر ، لأن تطبيق التقادم يفترض التمسك به من جانب من يدعيه .

١ - تطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في جميع الدعاوى ضد الناقل بالنسبة لفقد أو تلف البضاعة (لم يذكر التأخير أو ضررا آخر) موضوع النقل سواء كانت الدعاوى مصدرها المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية .

٢ - إذا اقيمت دعوى من هذا القبيل ضد تابع الناقل أو وكيله (ولا يكون التابع أو الوكيل متعهدا مستقلا بذاته) فيكون لهذا التابع أو الوكيل أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يثيرها بموجب هذه الاتفاقية .

٣ - لا يجوز أن تتجاوز مجموعة المبالغ المستحقة على الناقل ووكلائه وتابعيه بأية حال الحدود المبينة في هذه الاتفاقية .

٤ - ومع ذلك لا يخول لتابع الناقل أو وكيله الاستفادة من أحكام هذه المادة إذا ثبت أن التلف قد نتج عن فعل أو تقصير من التابع أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا التلف أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا التلف .

الباب السابع

أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع

لعام ١٩٧٨

(اتفاقية هامبورج)

٦٠٩ - سبق أن قلنا إن اتفاقية هامبورج وضعت لتحل محل اتفاقية بروكسل الموضوعة سنة ١٩٢٥ ، وقد دخلت حيز التنفيذ في مصر ابتداء من ١٩٩٠/١١/٣ ، بمقتضى قرار وزير الخارجية الصادر بتاريخ ١٩٩١/٢/١١ .

٦١٠ - تقديم :

على الرغم من الفارق الزمني بين تاريخ إبرام الاتفاقية (بروكسل) وتاريخ صدور قانون هارتر السابق عليها ، فإن ظروف الملاحة البحرية التي وضعت في كنفها كل من الوثيقتين ظلت متشابهة : تكنولوجيا قاصرة عن تأمين السفينة ضد مخاطر البحر ، ووسائل اتصال لا تمكن المجهز من أحكام الرقابة على الريان وهو في عرض البحر ، وسندات شحن تحرر في عبارات مبهمه وتحمل تحفظات تقعدها عن أداء وظائفها القانونية والاقتصادية . ولهذا لم تستطع الاتفاقية أن تحقق من التوازن بين مراكز نوى الشأن في النقل البحري إلا بقدر ما جاء به قانون هارتر وردنحه من بعده قواعد لاهاي : حماية محدودة للشاحن تتمثل في ابطال شروط عدم المسؤولية وفي استلزام حد أدنى من البيانات في سند الشحن وتقييد الحق في اضافة تحفظات اليه بوجود أسباب جدية تبررها . وحماية أوسع مدى للناقل على وجه الخصوص في تقرير جملة أسباب قانونية لاعفائه من المسؤولية وفي تحديد المسؤولية بمبالغ قصوى لا مبالغة فيها . فإذا كان صحيحا أن الاتفاقية قد أكدت ما حققه قانون هارتر وقواعد لاهاي من خطوات نحو تحسين مركز الشاحن في عقد النقل البحري ، فإنها لم تضيف جديدا في هذا المجال وظلت في اطار الأفكار المائدة في عصرها التي كانت ترى أن

الناقلين الحق بالرعاية لأنهم يخاطرون بسفنتهم لصالح التجارة الدولية . ولهذا سعد بها الناقلون والمؤمنون على المسؤولية ، وقنع بها الشاحنون والمؤمنون على البضائع لتعذر الحصول على أفضل منها^(١) .

وعاشت الاتفاقية أربعين عاما لم يرتفع خلالها صوت في الأوساط العملية يطالب بتعديلها . أما النظريون فقد وجهوا إليها انتقادات كثيرة ، كغموض نصوصها ، وإهمال العناية بتعيين نطاق تطبيقها ، وقصور الأساس الذي اتخذته لتعيين الحد الأقصى للمسئولية . ولعل أكثر ما تناوله النقد هو ذلك الميل من الأسباب القانونية للاعفاء من المسؤولية لاسيما الدفع بالخطأ الملاحي الذي أسوء استعماله في العمل حتى صار بمثابة ستار يحمي به الناقل كلما تعذر عليه التمسك بدفوع أخرى للافلات من المسؤولية . وزاد الأمر سوءا عندما جرى العمل على أوضاع انحرفت بها الاتفاقية عن الأهداف التي كانت تتغياها . ومن ذلك مثلا ذبوع استعمال خطابات الضمان التي يقدمها الشاحن إلى الناقل نظير قبول هذا الأخير اصدار سند شحن « نظيف » خال من التحفظات بشأن البضاعة مع وجود ما يبرر اضافة هذه التحفظات . هذا العمل أفسد الثقة في سند الشحن وزلزل الأمل في أن يكون - بعد ما أودع فيه من بيانات - معبرا عن الحالة الحقيقية للبضاعة .

وجاء أول نداء لتعديل الاتفاقية في مطلع الستينات من أكثر ذوى الشأن رضاء عنها ، وهم ملاك السفن الانجليز ، وذلك في أعقاب صدور حكم مجلس الوردات في قضية السفينة Muncaster Castle الذي أدان الناقل بالمسئولية ورفض الدفع الذي تمسك به استنادا إلى أن الضرر حدث بسبب « عيب خفي في السفينة لا تكشف عنه العناية الواجبة » . وهو من أسباب الاعفاء المنصوص عليها في المادة الرابعة من الاتفاقية . وأقلق الناقلين تشدد المحكمة في تفسير هذا النص وعقدوا الاجتماعات في نواديهم لمناقشة الحكم وغيره من مسائل الاتفاقية ، وقرروا المطالبة بتعديلها ، دون أن يلقي مطلبهم بادىء الأمر أذانا صاغية لدى ملاك السفن في الدول الأخرى . ثم .

(١) من محاضرات أستاذنا الدكتور محسن شفيق لطيفة دبلوم القانون الخاص بكلية حقوق القاهرة بعنوان « الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر - اتفاقية هامبورج بتاريخ ٢١ مارس ١٩٨٧ - سنة ١٩٨٥ » ، ويعد الأستاذ الجليل الواضع الأسس للاتفاقية .

ويجد القارىء في ملحق هذا الكتاب الخصوص الرسمية لاتفاقية هامبورج .

أخذت « اللجنة البحرية الدولية » الأمر على عاتقها وتقدمت في مؤتمر استكهولم عام ١٩٦٣ بجملة مقترحات للتعديل ، كان أهمها اقتراح بتعديل المادة ١٠ التي تتكلم في نطاق تطبيق الاتفاقية بإيجاز محل . واصطدم اقتراح التعديل بمعارضة شديدة كانت ترى أن من شأن ادخال تعديلات على الاتفاقية تفويض التوحيد التشريعي الذي حققته ، إذ منتقسم الدول المصدقة على الاتفاقية والمنضمة اليها إلى طائفة تقبل التعديل وتصديق عليه وطائفة ترفض التعديل وتنشئ بالاتفاقية في صورتها الأصلية ، فيعود التششت التشريعي ، ويعود في أذياله تنازع القوانين ، ويفقد النقل البحري الاستقرار القانون الذي ظل ينعم به في كنف الاتفاقية حقبة طويلة من الزمن . وانتهى المؤتمر إلى ترجيح مبدأ التعديل وأعد جملة توصيات على مؤتمر القانون البحري في دورته التالية ، وكانت الدورة الحادية عشرة المقرر عقدها خلال شهر مايو ١٩٦٧ بمدينة استوكهولم . وناقش هذا المؤتمر التعديلات المقترحة ولكنه لم يتخذ قرارا بسبب عدم الاتفاق على الشكل الذي تصدر فيه هذه التعديلات ، وارجأ القرار إلى الدورة الثانية عشرة التي كان مقرراً عقدها خلال شهر فبراير ١٩٦٨ بمدينة بروكسل . وفي هذه الدورة تم الاتفاق على التعديلات وعلى اصدارها في شكل بروتوكول تم التوقيع عليه في الجلسة الختامية بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨ .

وفي سنة ١٩٦٨ أنشئت لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة^(١) للعمل على توحيد القواعد التي تسمى على التجارة الدولية وتنسيق الجهود التي تبذل في المنظمات الدولية لهذا الغرض . واشتغلت اللجنة في دورة الانعقاد الأولى بوضع برنامج عملها للسنوات التالية واختيار الموضوعات التي ينبغي أن تكون لها أولوية البحث . واختارت اللجنة جملة موضوعات لم يكن من بينها النقل البحري .

وفي دورة الانعقاد الثانية (مارس ١٩٦٩) قررت اللجنة ادراج موضوع نقل البضائع بالبحر ضمن موضوعات الأولوية وأنشأت مجموعة عمل من احدى وعشرين دولة (من بينهما مصر) لاعداد مشروع اتفاقية

(١) المعروفة باسم Uncitral وهي الحروف الأولى من الاسم الرسمي وهو "United Nations Commission of International Trade Law"

وكانت اللجنة عند انشائها مشكلة من ٢٩ دولة ثم زيد العدد إلى ٣٦ دولة وتمثل مصر في اللجنة منذ انشائها .

دولية فى هذا الشأن لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وبروتوكول عام ١٩٦٨ المعدل لأحكامها . وكان مصدر الاقتراح مؤتمر التجارة والتنمية الذى لاحظ أن الاتفاقية صارت غير صالحة لأقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة ومصالح الدول الشاحنة وأغلبها من الدول النامية التى تتفق بمبالغ طائلة فى نقل ما تصدره من منتجاتها وما تستورده من ملع لازمة للتنمية . ثم أن تطور عمليات النقل البحرى وفقا للتكنولوجيا الحديثة صار يقتضى اعادة النظر فى تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن العقد الذى يتم بموجبه هذا النقل .

وعقدت مجموعة العمل ثمانى دورات أعدت خلالها مشروع اتفاقية جديدة أقرته لجنة قانون التجارة الدولية فى دورتها التاسعة (مايو ١٩٧٦) وأوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتوجيه دعوة إلى عقد دبلوماسى لمناقشة المشروع .

واستجابت الجمعية العامة لهذه التوصية وقررت دعوة المؤتمر إلى الانعقاد خلال عام ١٩٧٨ بمقر الأمم المتحدة بنيويورك أو بأى دولة توجه حكومتها دعوة إلى الأمين العام للأمم المتحدة لعقد المؤتمر بها . وتلقى الأمين العام دعوة من حكومة جمهورية المانيا الاتحادية (المانيا الغربية) لعقد المؤتمر بمدينة هامبورج ، وهى المدينة ذات الشأن الكبير فى المعاملات البحرية والماضى العريق فى أرساء قواعد القانون البحرى .

وانعقد المؤتمر بمدينة هامبورج فى الفترة من ٦ إلى ٣١ مارس ١٩٧٨ أو حضرته سبع وسبعون دولة من بينها مصر . كما حضره عدد كبير من المراقبين يمثلون منظمات دولية معينة بشئون النقل البحرى والتأمين البحرى والتجارة الدولية بوجه عام .

والمأمول أن تدرك الدول خطورة هذا الوضع فتقبل على اتفاقية هامبورج ونهجر غيرها ، لأنها أكثر الاتفاقيات ملائمة لفضلة المجتمع الدولى الحديث التى تنادى بالأخذ بيد الدول النامية ومعاونتها على تحسين ظروفها الاقتصادية والاجتماعية ، ولأنها تضع فى اعتبارها التطور التكنولوجى الذى لم تعد معه مخاطر البحر بالشئ الذى لا يقهر ، ولا المسافات الشاسعة بمنع يحول دون مالك السفينة والاتصال بريانها وتبليغه ما يرى من تعليمات . ثم أن الاتفاقية تعبر بصدق عن الضمير الدولى ، اذ وضعت فى كنف الأمم المتحدة ، وناقضتها مؤتمر واسع النطاق حضرته دول من كل القارات ، وتمثلت فيه جميع المصالح ، وسادته رغبة صادقة فى

التعاون على بلوغ حلول مترنة تغير من الوضع القائم دون أفرط في زيادة أعباء الناقلين أو تفريط في حماية الشاحنين .

وقد ألزمت الاتفاقية الجديدة كل دولة تصدق أو تنضم إليها بالانسحاب من اتفاقية بروكسل ومن بروتوكولها ، على الأكثر في مدة خمس سنوات (م ٣١) .

وهي تمرى بالنظر إلى الدولة التي تصدق عليها أو تنضم إليها بالنسبة إلى هذه الدولة من اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء مدة قدرها سنة من تاريخ ايداع وثائق تصديق أو انضمام هذه الدولة .

وتلتزم كل دولة متعاقدة بتطبيق أحكام الاتفاقية على عقود النقل البحري للبضائع التي تبرم من تاريخ نفاذ الاتفاقية بالنظر إليها (م ٣٠) .

٦١١ - ومنعروض بإيجاز لأهم أحكام اتفاقية هامبورج ، فنعرض أولاً لنطاق تطبيقها من الناحية الفنية ، والناحية الدولية ، ثم للأحكام المنظمة لوثائق النقل ، ومسئولية الناقل والشاحن ، وأخيراً لأحكام الدعاوى كما نظمتها .

ولا يغيب عن البال أن الاتفاقية تهدف إلى تنشيط وتيسير التجارة ، وعلى هذا الأساس ندور أحكامها كلها .

الفصل الأول

نطاق تطبيق الاتفاقية

١ - عقد النقل البحرى الخاضع للاتفاقية (١)

٦١٢ - هو العقد الذى يتعهد بموجبه الناقل بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجر (م ٦/١) (٢) .
ولهذا التعريف عنصران أساسيان فهو عقد نقل ، وارد على بضائع ، كما يتضمن ملاحظة .

١ - فهو عقد نقل بحرئ ، وبذلك يستبعد النقل بطريق آخر ، كالبر أو الجو أو النهر ، كما يلزم أن يكون النقل البحرئ بين ميناءين .
ويشمل النقل للفترة التى تكون فيها البضاعة فى حراسة الناقل منذ أن يتسلمها فى ميناء الشحن حتى يسلمها فى ميناء الوصول . (كما هو الحال فى القانون البحرئ المصرئ) .

وقد يشمل النقل البحرئ على عملية نقل مختلط ، أى نقلًا يشمل آخر بالبر أو النهر أو الجو ، وهى ما يسمى النقل متعدد الوسائط Multimodal ، وهى صورة منتشرة بسبب استعمال المستوعبات أو الحاويات ، وعندئذ لا تغطئ أحكام الاتفاقية إلا المرحلة التى تكون فيها البضاعة محل نقل بالبحر وهى فترة النقل من ميناء إلى ميناء (م ٦/١) .

٢ - البضاعة - والاتفاقية لا تغطئ إلا نقل البضائع دون الأشخاص ، وهو ما يشمل - فوق ما يشمل - الحيوانات الحية ، والمستوعبات حيث تقول (م ٥/١) يشمل مصطلح « البضائع » الحيوانات الحية ، وحيثما

(١) يظل النقل البحرئ الخارج عن نطاق الاتفاقية محكوماً بالقانون البحرئ المصرئ وفى حدود نطاقه بمعنى أنه يخضع للقانون المصرئ إلا إذا كان به عنصر أجنبئ فيحدد القانون الذى يحكمه قواعد الإسناد الواردة فى القانون المدنى المصرئ .

(٢) إلا أنه الأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلًا بطريق البحر و كذلك نقلًا بواسطة أخرى ، عقد نقل بحرئ ، إلا فى حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر (م ٦/١) .

تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصه نقله أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلقة . وتشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن) أما إذا قدم الناقل هذه المستوعبات فلا يشملها لفظ البضاعة .

٣ - لا تسرى الاتفاقية على مشارطات الايجار ، على أنه في حالة صدور سند الشحن استنادا إلى مشاركة ايجار تسرى أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سندا الشحن ، ان لم يكن هو المستأجر (م ٣/٢) .

٢ - نطاق الاتفاقية من حيث الدولية

٦١٣ - وضعت الاتفاقية معيار التطبيق سلبيا وآخر ايجابيا . فأما المعيار السلبي فهي لا تنطبق على النقل بين ميناءين واقعين في دولة واحدة ولو كانت من الدول المتعاقدة ولو كان هذا النقل يخرج من نطاق الملاحة الساحلية - وكذلك - ومن جهة أخرى - تسرى الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلي أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر من أصحاب الشأن .

ووضعت المعيار الايجابى لتطبيقها ، بقولها أنها تسرى على النقل البحرى بين ميناءين في دولتين مختلفتين (م ١/٢) ، ثم فصلت حالات تطبيقها فأشارت إلى حالات أربعة إذا توافرت واحدة منها بالإضافة الى كون النقل بين ميناءين في دولتين مختلفتين ، تنطبق الاتفاقية :

الحالة الأولى : إذا كان أحد الميناءين المعينين في العقد - ميناء الشحن أو ميناء التفريغ - واقعا في دولة متعاقدة . فإذا كان الميناءان في دولتين غير متعاققتين فلا تسرى . والمبرة هي بالميناء المعين أى المذكور في العقد .

الحالة الثانية : إذا نص في عقد النقل على الخيار بين جملة موانئ للتفريغ ثم يحصل التفريغ في ميناء فيها فإذا كان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة سرت أحكام الاتفاقية . (وهنا للمفروض أن ميناء الشحن يقع في دولة غير متعاقدة لأنه لو كان في دولة متعاقدة فإن الاتفاقية تسرى حتما) اعتبار لمكان ميناء التفريغ) ، وفي هذه الحالة الثانية تنطبق الاتفاقية بدلية الشحن أى تحكم العقد من بدايته .

الحالة الثالثة : أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة ، مستوى في ذلك أن يكون ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة أو في دولة غير متعاقدة . ومجرد صدور سند الشحن في دولة متعاقدة لا يكفي لتطبيق الاتفاقية بل يلزم كذلك أن يكون النقل واقعا بين دولتين مختلفتين لأن هذا هو ضابط عام مشترك في جميع الحالات تطبيق الاتفاقية .

والعبارة هي بالدولة التي يصدر فيها سند الشحن وليس بالدولة التي يبرم فيها عقد النقل البحري .

ويلاحظ أنه إذا نص في عقد النقل البحري على سلسلة متتابعة من الشحنات خلال مدة معينة فإن كل شحنة تعامل كما لو كانت عقدا قائما بذاته ، فلا تخضع للاتفاقية إلا إذا جرى نقلها بين دولتين مختلفتين وتحققت إحدى الحالات الأربع سالفة الذكر (م ٢/٢) ، فإذا تمت شحنة منها طبقا لمشاركة إيجار فهي لا تخضع وحدها للاتفاقية (م ٣/٢) إلا إذا صدر سند شحن استنادا الى مشاركة الإيجار وكان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن غير المستأجر .

٦١٤ - شرط برامونت Paramount Clause

هو الاتفاق بين نوى الشأن في النقل البحري وفي سند الشحن على إخضاعه لأحكام اتفاقية دولية معينة في شأن سندات الشحن أو لأحكام قانون معين نقل أحكام الاتفاقية ، على الرغم من أن السند لا يخضع بحسب الأصل لأحكام هذه الاتفاقية ، كما سبق ذكرنا .

وقد تضمنت اتفاقية هامبورج النص على أن الاتفاقية يجب تطبيقها كلما كان منصوفا في سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري ، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو القانون أصدرته أى دولة لانتفاذ هذه الأحكام (م ١/٢ هـ)^(١) .

(١) وقد يقال ولم تنص على الشرط في الاتفاقية والحال أن للمتعاقدين الحرية في اختيار القانون ولجب لتطبيق على العقد الذى يبرمته عملا بمبدأ سلطان الإرادة الذى فى مجال التجارة الدولية قضية خالصة حتى فى الدول التى تفرض عليها الظروف الاقتصادية أو الأيدلوجية الاجتماعية تقييد حرية التعاقد ؟ والجواب أن لاجازة الانطلاق على تطبيق أحكام الاتفاقية حيث لا تكون واجبة للتطبيق وذكر حالة هذا الانطلاق بين الحالات التى يكون فيها تطبيق الاتفاقية الزاميا معناه أن القلتضى الوطنى يكون ملزما بتطبيق أحكام الاتفاقية على العقد بوصفها أحكاما دولية لها الأرجحية على أحكام القلتون الوطنى إذا وقع

ولا يرتب شرط برامونت أثره ألا إذا نص عليه فى سند الشحن ليعلم كل من يتعامل بالسند أنه خاضع لأحكام الاتفاقية بارادة منشئه .
كذلك لا يترتب أثره إلا إذا كان الناقل دولياً فى حكم الاتفاقية المراد إخضاع سند الشحن لها .

٣ - تفسير نصوص الاتفاقية

٦١٥ - تقضى المادة ٣ أن « يراعى عند تفسير أحكام هذه الاتفاقية وعند تطبيقها طابعها الدولى ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد » .

« وتتطلب مراعاة « الطابع الدولى » أو « النهج الموحد » من القاضى أن يسلك فى تفسير نصوص الاتفاقية منهجا مختلفا عن تفسير النصوص الوطنية ، فلا يأخذ فى اعتباره الظروف المحلية وحدها ، ولا يقيد نفسه بالنظريات السائدة فى تشريعه ، ولا يتعصب للراء الفقهية التى أثرت فى تكوينه القانونى ، ولا ينسحب بمصلحة التجارة الدولية فى سبيل منفعة زهيدة تعود على دولته . هذا الأفق الضيق هو ما أرادت الاتفاقية أن تتأى بالقضاة عنه ، فدعتهم إلى تخطى الحدود الإقليمية إلى المجال الدولى حيث تسود مبادئ عليا ، كاستقلال الإرادة وتقديس العقد ، والتوازن بين المصالح المتعارضة ، وإزالة العقبات القانونية التى تعترض حركة السلع والأمراع فى انهاء المنازعات ، وكلها مبادئ تتدفق فى روح الاتفاقية وتنطق بها نصوصها .

ويتطلب الحاجة إلى « التوحيد التشريعى » أو « النهج الموحد » من القاضى أن يقدر الظروف التى وضعت فيها نصوص الاتفاقية والحلول التى أخذت بها ، فكلها كان ثمرة محاولات مضنية لتقريب وجهات النظر والتوفيق بين المصالح المتعارضة Compromise بغية أن تلقى الاتفاقية قبولا لدى أكبر عدد من الدول وتتمتع رقة التوحيد التشريعى ، هذه الحقيقة

للتنازع بينهما . ويقع هذا التنازع حيشا فى الدول التى تنقل أحكام الاتفاقية إلى تشريعاتها الوطنية مع إدخال تعديلات عليها ، كما فعلت فرنسا مثلا بالنظر إلى اتفاقية بروكسل .

الأستاذ محسن شفيق فى محاضراته سألقة الذكر ص ٣٣ .

تفسر ما يبدو أحيانا من ضعف فى صياغة بعض النصوص وتعقيد فى بعض الحلول ، لأن هذا شأن كل عمل يبغي الارضاء قبل الدقة الفنية ، و ثمن التنازلات والتضحيات المتبادلة . وعلى القاضى أن يضع هذه الحقيقة نصب عينيه ، وهو يفسر نصوص الاتفاقية ، فلا يعادى نضا لمجرد أن صياغته غريبة عليه ، ولا يرفض حلا لمجرد أنه لا يتفق وحكم قانونه الوطنى ، ثم على القاضى أن يتابع التطبيقات القضائية على أحكام الاتفاقية فى الدول الأخرى ، وأن يمايز بقدر المستطاع الرأى الغالب فى هذا القضاء لكى لا يتشتت التفسير وتضيع الفائدة المرجوة من التوحيد « (١) .

(١) محسن شفيق ، المحاضرات السابقة ، ص ٣٥ ، ٣٦ .

الفصل الثانى

وثائق النقل

٦١٦ - عرفنا أن عقد النقل عادة يثبت بوثيقة تسمى سند الشحن ، يقوم إلى جانب وظيفته فى إثبات العقد بتضمينه أهم بياناته قيامه بوظيفة أخرى هى أن يمكن المرسل إليه من تسلم البضاعة من الناقل عند وصولها ، ويكون ممثلاً حيازة البضاعة فيمكن من التصرف فيها وهى فى الطريق . وإلى جانب سند الشحن هناك وثائق أخرى رأيناها ، كالايصال الذى يحرره الربان باستلام البضاعة للشحن ، وأمر أو إذن التسليم .

وقد عرضت اتفاقية هامبورج لوثائق النقل فى المواد ١٤ إلى ١٧ (سند الشحن) والمادة الأولى (وثائق النقل الأخرى) .

٦١٧ - أولاً : تعريف سند الشحن : تقضى المادة ٧/١ أن يقصد بمصطلح « سند الشحن » وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل ، بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص فى الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الآن ، أو لحاملها .

ويفهم من ذلك :

- ١ - أن سند الشحن يثبت عقد النقل .
 - ٢ - أنه يثبت تسلم البضاعة للنقل (سند لاجل الشحن) أو شحنها (سند الشحن أو السند المشحون) .
 - ٣ - أنه ينشئ تعهد الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول لمن يتقدم بالوثيقة مقابل استردادها منه .
- ولا يلزم أن ينكر السند صراحة تعهد الناقل بتسليم البضاعة للمستفيد من سند الشحن فإن هذا التعهد مفترض ضمناً منه ، ويتضمن السند بذاته وجوده متى صدر فى أحد الأشكال الثلاثة : الاسمى والاذنى ولحامله .

٤ - السند معد لأداء وظائف معينة ، هي إثبات العقد وإثبات الشحن وتمثيل حيازة البضاعة ، ولذلك يلزم فيه ذكر البيانات التى تمكنه من أداء هذه الوظائف وهذا هو الحد الأدنى للبيانات المطلوبة فيه ، لاعتباره سند شحن ، فإذا نقص من الورقة بيان أو بيانات فلا يودى ذلك إلى فقدانها لصفتها كسند شحن مادامت البيانات الباقية فيها تكفى لإثبات إبرام عقد النقل وتسلم البضاعة من الشاحن أو شحنها فعلا وما ينشئء تعهد الناقل بتسليمها عند الوصول .

٦١٨ - ثانيا : إصدار سند الشحن : نكرر هنا ما قلناه فى عقد النقل البحرى فى القانون المصرى ، الذى أخذ بحكم اتفاقية هامبورج فى معظم نصوصه ، ونقول ان الناقل ملزم التزاما أساسيا عند تسلمه البضاعة من الشاحن أن يعطيه - بناء على طلبه - سند شحن (م ١/١٤) ولا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك (م ٢٣)^(١) ، ومتى شحنت البضاعة كان للشاحن أن يطالب الناقل بأن يدون على هذا السند الذى لا يثبت شحن البضاعة عبارة « مشحون » لإثبات الشحن فعلا على سفينة معينة واسمها وتاريخ الشحن ، أو أن يستبدل بسند الشحن السابق تسليمه سندا آخر مشحونا ، والخيار للناقل (م ٢/١٥) .

ويجب أن يوقع على سند الشحن الناقل أو من ينوب عنه فى ذلك كالريان (م ٢/١٤) ويجوز أن يكون التوقيع بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتوقيع أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتا بأى وسيلة إليه أو اليكترونية أخرى إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذى يصدر فيه سند الشحن (م ٣/١٤) .

ويلزم أن ينكر فى السند عدد النسخ التى صدر فيها سند الشحن (م ١/١٥ ح) .

٦١٩ - بيانات سند الشحن Particulars

أوجبت الاتفاقية ذكر بيانات معينة فى سند الشحن اعتبرتها ضرورية لكى يودى السند وظائفه ، فنصت عليها بقولها « فيما يتضمن » ، بما يفيد امكان ذكر بيانات أخرى (م ١/١٥) .

(١) يسمى القانون المصرى (م ١٩٩) هذا السند ايضا .

وهذه البيانات فيها ما يتعلق بالبضاعة ، ومنها ما يخص أطراف عقد النقل ، وشروطه ، وبيانات تتعلق بالسند ذاته .

أ - بيانات البضاعة :

يلزم أن يتضمن السند البيانات الآتية :

١ - الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ، ان كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا لما يقدمه الشاحن . ولم يشترط النص أن يكون تقديمها من الشاحن كتابة (على خلاف القانون المصرى) .

٢ - الحالة الظاهرة للبضائع ، كحالة الأوعية أو الأغلفة أو المستوعبات إن وجدت .

٣ - بيان بوجود اتفاق على شحن البضاعة على سطح السفينة ، أو على جواز شحنها على السطح إن وجد مثل هذا الاتفاق .

ب - البيانات الخاصة بأطراف العقد :

١ - اسم الناقل ومركز أعماله الرئيسى ، ويجب أن يحمل السند توقيع الناقل أو مندوبه فى ذلك .

٢ - اسم الشاحن .

٣ - اسم المرسل إليه ، إن كان الشاحن قد سماه .

ج - شروط عقد النقل :

١ - ميناء الشحن المنصوص عليه فى العقد والتاريخ الذى تسلم فيه الناقل البضاعة فى هذه الميناء .

٢ - تاريخ أو فترة تسليم البضائع فى ميناء التفريغ إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين .

٣ - ما يستحق على المرسل إليه من أجره النقل ، أو إثارة أخرى تدل على أن أجره النقل مستحقة عليه .

٤ - البيان المشار إليه فى الفقرة ٣ من المادة ٢٣ ، وهو أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية التى تبطل كل اتفاق مخالف لهذه الأحكام ويكون من

شأنه الاضرار بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه . وحكمة ذلك لفت نظر الغير إلى هذا البطالان .

٥ - الاتفاق على زيادة الحد الأعلى للمسئولية ، أن وجد .

د - البيانات المتعلقة بسند الشحن ذاته :

١ - مكان إصدار السند ، وقد يكون غير المكان الذى أبرم فيه العقد أو غير ميناء الشحن .

٢ - عدد النسخ الى حررت ، ان وجدت .

٣ - اسم السفينة أو السفن التى تم عليها الشحن ، وتاريخ أو تواريخ الشحن ، وذلك إذا كان السند صدر قبل الشحن ودونت عليه كلمة « مشحون » .

٦٢٠ - جزاء بيانات سند الشحن :

نصت قواعد هامبورج (المادة ٣/١٥) على أنه « لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها فى هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون ، مع ذلك ، مستوفية للشروط المنصوص عليها فى الفقرة السابعة من المادة الأولى » ، ومعنى ذلك أن السند يظل مع خلوه من بعض البيانات الإلزامية محتفظا بصفته القانونية كمسند شحن إذا كان لا يزال يتضمن عناصر التعريف الذى ورد له فى المادة ٧/١ ، أى يثبت إبرام عقد النقل ، وتسلم الناقل البضاعة من الشاحن ، أو شحنها ، وينشئ تعهد الناقل بتسليم البضاعة إلى من يتقدم فى ميناء الوصول لمن يتقدم بالسند إليه .

وبالتطبيق لهذا الأصل لا تعتبر الوثيقة سند شحن :

- إذا خلت من بيانات البضاعة لأنها لا تثبت تسلمها أو شحنها .

- أو إذا أخلت من اسم الناقل أو توقيعه أو اسم الشاحن لأنها لا تثبت إبرام عقد النقل .

وما عدا ذلك فلا يؤثر تخلفه فى وصف سند الشحن ، وإنما أثره ينحصر فى أن السند لا يكون حجة فى إثبات البيان الناقص .

٦٢١ - حجية سند الشحن في الإثبات : (١)

١ - لما كانت قواعد هامبورج تفترض أن السند نظيف أى خال من التحفظات وموقع عليه من الناقل فهو حجة عليه بما يتضمن من بيانات عن البضاعة وغيرها ومن البيانات ، أى يثبت أنه تسلمها أو شحنها ، كما يثبت حالتها الظاهرة .

٢ - فى العلاقة بين الناقل والشاحن ، يكون السند قرينة على أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها فيه وعلى شحنها إذا كان سنداً مشحوناً . ولكن هذه قرينة بسيطة (م ٣/١٦) يجوز لكل من طرفيه إثبات ما يخالفها .

٣ - سند الشحن الذى يخلو من ذكر أجرة النقل ، أو الذى لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه ، أو الذى لا يبين أن غرامة التأخير الناشئة فى ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه ، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه ، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان (م ٤/١٦) .

٤ - بالنسبة إلى الغير ، وهو حامل السند بشرط أن يكون حسن النية ، كالمرسل إليه ومشتري البضاعة والمؤمن عليها ، بعد السند قرينة قاطعة حماية للظاهر ، فلا يجوز للناقل إثبات ما يخالف بيانات السند .

٦٢٢ - التحفظات Réserves :

على الشاحن تقديم البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسليمها إلى الناقل ، ويتحقق الناقل من هذه البيانات عند تسليم البضاعة إليه وقبل تحرير سند الشحن لأنه يلزم بتسليمها بالحالة التى تلقاها بها ، وقد رأينا أن الناقلين دراجة على وضع تحفظات على هذا البيان ، وأن هذه التحفظات كانت دراجة de style ، وهى تضعف من حجية سند الشحن فى الإثبات لأنها تهدم

(١) لم نعرض قواعد هامبورج لتمثيل السند لحيازة البضاعة لأن ذلك يتعلق بعقد البيع والفرواعد

هدفها تنظيم عقد النقل .

القرينة المستفادة من صدق بياناته ، وهذه التحفظات هي المسماء بشروط « الجهل بالوزن أو ما يماثلها » ، فيصبح على من يدعى على الناقل إثبات ما يدعيه دون أن يمكنه الاستناد إلى سند الشحن .

وقد نصت الاتفاقية على أنه لا يجوز وضع أى تحفظ إلا فى إحدى حالتين : قيام الشك فى صحة البيان ، أو عدم توافر وسائل التحقق منه ، وتلزم الناقل فى الحالتين أن ينكر البيان الذى يشك فى صحته أو لا يملك وسائل التحقق منه ، كما اشترطت أن يكون التحفظ مسببا (م ١/١٦) .

ولا تسرى هذه الأحكام على الحالة الظاهرة للبضاعة لأن هذا البيان لا يقدمه الشاحن ولأن الناقل هو الذى يدونه بعد فحصها ، ولذلك فإن بيان الناقل (كالأوعية ممزقة أو الصناديق مهشمة أو الأجلة بها سيلان) لا تعتبر تحفظا ، فإذا لم يدون فى سند الشحن اعتبر أنه تسلم البضاعة سليمة .

٦٣٣ - ضمان الشاحن صحة بيانات البضاعة :

نقول م ١/١٧ « الشاحن ضامن للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضاعة وبعلاماتها وعددها ووزنها وكمياتها التى قدمها لى تدرج فى سند الشحن ، ويلزم الشاحن بتعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة هذه البيانات وبظل الشاحن مسئولا وإن قام بتحويل سند الشحن إلى الغير » .

وقول النص أن الشاحن « ضامن » ومعناه أن الضمان يشغل ذمة الشاحن سواء كان مخطئا أو غير مخطيء ، بخلاف القول إنه مسئول ، فإذا قدم الشاحن بيانا كاذبا بسبب سهو أو قوة قاهرة فإنه برغم حسن نيته بظل مسئولا .

وهو يسأل عن كل النتائج ، كالتعويضات التى يضطر إلى دفعها للغير والمصروفات التى يتحملها نتيجة البيان كالعقوبات أو الرسوم التى يلتزم الناقل بدفعها .

ويلتزم الشاحن بذلك ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير

٦٢٤ - خطابات الضمان :

١ - سبق أن عرضنا للأسباب التي كانت تدفع الناقلين إلى قبول خطابات ضمان من الشاحنين نظير إصدارهم السند نظيفا أى خاليا من كل تحفظ . وقد نظرت اتفاقية هامبورج إلى المسألة فعالجتها فى المادة ٢/١٧ ، ٣ ، ٤ . فقالت :

٢ - كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التى تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لأدراجها فى سند الشحن ، أو بشأن الحالة الحالية الظاهرة للبضائع ، يكون باطلا ولا يترتب عليه أى أثر تجاه أى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد حول إليه سند الشحن .

٣ - يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه ساريا تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذى يتصرف نيابة عنه قد نوى ، بعدم إدراجها التحفظ المذكور فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، غش طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن . وفى الحالة الأخيرة ، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدّمها لأدراجها فى سند الشحن ، لا يحق للناقل أى تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة .

٤ - فى حالة الغش المتعمد المشار إليه فى الفقرة ٣ من هذه المادة ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية عن الخسارة التى تلحق بطرف ثالث بما فى ذلك أى مرسل إليه ، لأنه قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن .

٦٢٥ - وثائق النقل الأخرى :

هناك وثائق أخرى تصدر بمناسبة عقد النقل البحرى ، كالأبصال باستلام البضاعة ، وأوامر التسليم التى يصدرها الناقل ويسلمها للشاحن بعد استرداد السند منه . هذه الأوراق أو الوثائق تثبت تعلم الناقل البضاعة والتزامه بتسليمها ، ولكنها لا حيازة البضاعة ، وتقول المادة ١٨ « متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تعلم البضاعة الواجب

نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحرى وتلقى الناقل للبضائع كما هى موصوفة فى تلك الوثيقة » .

١ - والنص خاص بالوثائق التى تثبت تسلم الناقل البضاعة ، ومثالها الإيصال الذى يوقعه الناقل .

٢ - وهو يعتبر قرينة على تسلم الناقل البضاعة بالحالة الموصوفة بها ، وحجيته فى الإثبات أقل من حجية سند الشحن إذ يجوز هدم القرينة فى علاقة الطرفين ، وبالنسبة إلى الغير .

الفصل الثالث

أحكام مسؤولية الناقل البحرى

٦٢٦ - من هم أطراف النقل البحرى وما هو العقد :

أوردت اتفاقية هامبورج (م ١) تعريفاً للناقل البحرى بقولها « يقصد بصطلّاح الناقل كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر ، ويقصد بالناقل الفعلى كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل كذلك أى شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ .

أما الشاحن فهو كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر ، أو كل شخص يسلم بضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل فى إطار عقد النقل البحرى .

ويقصد بالمرسل إليه الشخص الذى له الحق فى تسلم البضائع .

ويقصد بعقد النقل البحرى عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحرى ، إلا فى حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر .

٦٢٧ - فترة مسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقية :

« مسؤولية الناقل عن البضائع تشمل المدة التى تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ » .

وهى تعتبر فى عهده اعتباراً من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع حتى الوقت يقوم فيه بتسليمها فى مكان الوصول ، أى من وقت تسلمها فى ميناء الشحن من الشاحن أو نائبه (أو ملطلة أو طرف ثالث توجب للقوانين أو اللوائح السارية فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لفرض الشحن) حتى تسليمها للمرسل إليه أى يوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد

أو العرف المتبع فى التجارة المعينة بميناء التفريغ وذلك فى الحالات التى لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، وإذا كانت القوانين أو اللوائح فى ميناء التفريغ توجب تسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث ، أنتهى مسئولية عند هذا التسليم (م ٤) .

وهكذا لا تنتهى مسئولية الناقل إلا بخروج البضاعة من حراسة الناقل بالتسليم للمرسل إليه . وكذلك رأينا هذا الحكم فى القانون المصرى .

التزامات الناقل - الأصل مسئولية :

٦٢٨ - الأصل أن يسأل الناقل عن كل حادث ينشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها ، والاستثناء الذى يحتاج إلى أثبات هو عدم مسئولية^(١) عنه ، وله أن يثبت أنه هو ووكلاؤه وتابعوه اتخذوا كل التدبير لا المعقولة لتجنب وقوع الحادث

تقول المادة ٥ : « يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخر فى التسليم إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهده على الوجه المبين فى المادة ٤ إذا لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته . »

وتقاس التدابير المعقولة بمعىار مادى هو ما كان يفعله الناقل المتوسط الحرص بين ظروف مشابهة .

والناقل عليه اتخاذ هذه التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذى سبب العذر ، وكذلك لمنع نتائجه أو الحد من آثارها إذا كان وقوعه محتما ، كالقوة القاهرة .

(١) المرفق الثانى للاتفاقية ، وهو يقول : من المفهوم أن مسئولية الناقل بجوجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض ، ويؤدى ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء الإثبات على الناقل ، إلا أن هذه أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات .

٦٢٩ - المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية :

خففت القواعد من مسؤولية الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية :
فالأصل أن لا يسأل الناقل عن هلاك الحيوان أو حدوث جروح له أو
أمراض أو التأخر في تسليمه إذا أمكن نسبة ذلك إلى المخاطر الخاصة التي
تلازم هذا النوع من النقل (م ٥ / ٥) .

والأصل أن الناقل هو المكلف بعبء الإثبات بأن يبين بالضبط الخطر
الذي أدى إلى الضرر ، وهو إثبات عسير ، خففته القواعد بإقامة قرينة في
صالحه تقتضى نسبة الضرر إلى المخاطر الخاصة إذا أثبت الناقل أمرين :
١ - أن الشاحن أصدر إليه تعليمات خاصة بشأن نقل الحيوان وأن
الناقل نفذها .

٢ - ووجود احتمال أن يكون الضرر - في الظروف التي وقع فيها
الحادث - راجعاً إلى المخاطر الخاصة التي تلازم نقل الحيوان .
فالمطلوب من الناقل ليس هو تأكيد نسبة الضرر إلى أحد المخاطر بل
مجرد احتمال هذه النسبة .

وإذا توافرت عناصر هذه القرينة لم يكن الناقل مسؤولاً ، إلا إذا أمكن
للشاحن أن يقيم الدليل على خطأ أو إهمال من الناقل أو أحد تابعيه .

٦٣٠ - شحن البضائع على السطح :

واجهت الاتفاقية هذه المسألة في المادة ٩ بقولها أن المبدأ هو تحريم
شحن البضاعة على سطح السفينة ، إلا إذا جرى العرف أو وافق الشاحن أو
أوجبه القانون . وقد يكون الاتفاق بين الطرفين قاطعاً في وجوب إجراء
الشحن بهذه الطريقة ، وقد يكون بمنح الربان رخصة إجرائه إذا أراد .
ويجب ذكر هذا الاتفاق في سند الشحن لكي يحتج به على الغير وعلى
الشاحن . فإذا لم يذكر قامت القرينة على عدم وجود الاتفاق عليه ، وهي
قرينة بسيطة بالنسبة للشاحن يجوز للناقل هدمها بالتدليل على وجود الاتفاق
ولكنها بالنظر إلى الغير الذي حصل على سند الشحن بحسن نية
قرينة قاطعة .

وإذا كان الناقل مأذوناً (بموجب الاتفاق أو العرف أو القانون) في
إجرائه كان مسئولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها حسب

المادة ٥ أى تكون مسئوليته مفترضة ، ولكن له نفيها بإثبات أنه ووكلاؤه وتابعوه اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث ونتائجه .

فإذا كان الناقل غير مأذون وخالف حظر الشحن على السطح وأصبحت البضاعة أو تأخر وصولها بسبب يرجع إلى واقعة شحنها على السطح دون غيرها كان الناقل مسئولاً وكانت قرينة مسئوليته قاطعة لا تقبل إثبات العكس (م ٣/٩) .

وعلى المدعى وحده إثبات أن سبب ما يدعيه يرجع إلى واقعة الشحن على السطح وحدها .

ويكون للناقل أن يفيد من تحديد مسئولية ، ويحرم من التحديد إذا ثبت أنه شحن على السطح بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث . وهو قصد مفترض (م ٤/٩) .

٦٣٢ - المسئولية عند تعدد الناقلين :

عرضنا لهذه المسألة عند دراسة عقد النقل وفقاً للقانون المصرى وتضيف أن الاتفاقية عرضت كذلك لها فى المادة ١١ ، بحلول مماثلة (م ١٠) .

٦٣٣ - استثناء من المسئولية (١) حالة الحريق :

يقصد بالحريق اندلاع اللهب ، أما إذا اقتصر على مجرد تصاعد الدخان أو تفحم البضاعة فلا يعتبر ذلك حريقاً .

وقد نصت على هذا الاستثناء المادة ٤/٥ ، وهو استثناء يبرره أن الحريق غالباً يكون مجهول السبب ، وأنه غالباً ما يصيب السفينة أيضاً وليس البضاعة فقط . قالت المادة : « يسأل الناقل فى حالة الحريق بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه : فلا تفترض مسئوليته ابتداء إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها .

وإذا لم يثبت المدعى أن الحريق يرجع إلى خطأ أو إهمال من الناقل أو وكلائه أو مستخدميه فلا مسئولية على الناقل ، إلا إذا قام الدليل على

خطئهم في اتخاذ التدابير المعقولة لاطفاء الحريق بعد حدوثه أو للحد من آثاره. وتكون مسئولية بقدر الضرر الناشئ عن هذا الإهمال وحده .

٦٣٣ - (٢) حالة الانقاذ :

فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات في البحر (م ٦/٤) فهو لا يسأل عن التدابير التي يتخذها لانقاذ الأرواح في البحر ، أما إنقاذ الأموال في البحر فيلزم أن تكون التدابير معقولة .

والانقاذ هو السبب المقبول للاعفاء .

وغالبا يحصل انحراف السفينة عن خطر سيرها لاجراء الانقاذ ، وهو أى الانحراف - لا يكون سببا للاعفاء إلا إذا أثبت الناقل أنه هو ووكلائه وتابعوه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع الحادث الذي أدى إلى الانحراف .

٦٣٤ - تعدد أسباب الضرر :

إذا اجتمعت للضرر أسباب عدة فيفترض اجتماع خطأ الناقل مع سبب آخر في أحداثه ، فلا يكون الناقل مسئولا إلا بقدر الضرر الذى ينسب إلى خطئه .

تقول المادة ٧/٥ : إذا اجتمع خطأ أو إهمال من الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم ، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذى لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال .

ومفهوم ذلك أن على الناقل إثبات مقدار الضرر الذى لا ينسب إليه فيسأل هو عن الباقي ، أما إذا فشل في ذلك سئل عن الضرر بأكمله لأن خطأه مفترض .

حدود المسئولية

٦٣٥ - وضعت اتفاقية هامبورج حدا أعلى لمسئولية الناقل على

النحو التالى :

- ١ - فيما يتعلق بالحد الأعلى نظرت إلى تقدير التعويض على أساس الطرد أو وحدة الشحن ، والتقدير على أساس الوزن ، أيهما أعلى .
- ٢ - فيما يتعلق بحساب المبلغ الذى يدفع كتعويض لم تأخذ بالجنيه الاسترليني كما فعلت اتفاقية بروكسل ولم تأخذ بقرنك بوانكاريه كما فعل بروتوكول ١٩٦٨ ، وإنما أخذت بالعملة المعتبرة فى الوفاء فى المعاملات الدولية ، وهو حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى .

فجعلت الحد الأقصى للتعويض فى حالة التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن مبلغا يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن ، وفى حالة التقدير على أساس الوزن بمبلغ يعادل مثلين ونصف وحدة حسابية لكل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضاعة الهالكة أو التالفة ، أى المبلغين أكبر (م ١/٦) .

٣ - وتحدد مسئولية الناقل وفقا للمادة ٥ عن التأخير فى التسليم بمبلغ يعادل مثلين ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب العقد (م ١/٦ ب) .

٤ - فإذا كانت البضاعة المشحونة مجمعة فى مستوعبات أو حاويات ، فقد نصت المادة ٢/٦ على أن كل طرد أو وحدة شحن تعتبر مستقلة إذا كان عددها مذكورا فى سند الشحن ، فإن لم تكن مذكورة كانت الحاوية بأكملها معتبرة وحدة واحدة . فإذا هلك الحاوية ذاتها أو تلفت فانها تعتبر وحدة شحن مستقلة إذا كانت غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة منه ، أى كانت مقدمة من الشاحن سواء كانت مملوكة له أو غير مملوكة له (م ٢/٦) مستأجرا أو كان مستعيرا لها مثلا .

٥ - ولكن كيف تحسب الوحدة الحسابية ، وكيف نحول إلى النقد الوطنى فى الدول المختلفة ؟ . .

أ - يكون التحويل فى التاريخ المتفق عليه من أطراف النزاع ، فإن لم يكن هناك اتفاق فالعبرة هى ب تاريخ صدور الحكم بالتعويض .

ب - فرق النص فى كيفية التحويل بين ثلاث مجموعات من الدول على النحو التالى .:

(١) الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، كمصر ، فتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لكيفية التحويل التي يعينها الصندوق والسارية وقت التحويل ، وهذه تعرف بالنشرة اليومية التي يصدرها البنك المركزي

(٢) الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص يكون ذلك بالطريقة التي تحددها كل دولة من هذه الدول^(١).

٦ - هذا ، وقد يجتمع ضرران . مثلاً أحدهما سبب تلف البضاعة والثاني بسبب وصولها متأخرة ، فيحسب الحد الأقصى للتعويض كما بينته المادة ٦ بقولها إن مجموع ما يحكم به من تعويض عن الضررين يجب ألا يجاوز الحد الأعلى للتعويض بفرض هلاك البضاعة هلاك كلياً .

٦٣٦ - حرمان الناقل من تحديد المسؤولية :

قضت المادة ٨ من قواعد هامبورج على أن « لا يفيد الناقل من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك بأن الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث .

ويلاحظ أن عبء الإثبات على المدعى أى الذى يسعى إلى حرمان الناقل .

وأن حرمان الناقل لا يترتب إلا إذا كان الفعل أو الامتناع المشار إليه قد صدر من الناقل شخصياً لا ما يقع من تابعيه وهو المعتاد .

وإثبات شروط حرمان الناقل على هذا النحو متعذراً عملاً لأن الناقل فى الغالب شريكه .

(١) ونأتى بعد ذلك كافة الدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولي ولا تجيز انظمتها حساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص . (م ٦) .

٢ - يجوز الاتفاق على زيادة التزامات الناقل ، أى على أن التعويض يكون مساويا لأى قيمة للبضاعة متى كانت أعلى من الحد الأقصى القانونى ، وللناقل إثبات القيمة الحقيقية للضرر فلا يلزم إلا فى حدوده (م ٤/٦ و ٢/٢٣) .

المسئولية التقصيرية والتعويض الأقصى :

تنص المادة ٧ من القواعد أن تسرى الاعفاءات وحدود المسئولية المنصوص عليها على أية دعوى تقام على الناقل بشأن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أم الفعل الضار أم أى أساس آخر .

٦٣٧ - مسئولية التابعين :

وتسرى هذه الحدود على مسئولية التابعين ، وهى تقصيرية ، على أن يكون الفعل الضار قد وقع منه أثناء تأدية وظيفته (م ٢/٧) ، وعلى أن يحرم التابع من تحديد المسئولية - شأنه شأن الناقل - إذا وقع الفعل منه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضررا يمكن أن يحدث (م ٨) .

وإذا رجع للمضرور على كل من الناقل والتابع - معا - فلا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه منهما على الحد الأعلى للتعويض (م ٣/٧) .

٦٣٨ - بطلان شروط الاعفاء وشروط تحديد المسئولية بأقل من الحد القانونى :

تضع القواعد مبدأ عاما يقضى ببطلان كل شرط يرد فى عقد النقل أو فى وثائق النقل ويكون مخالفا بصورة مباشرة أو غير مباشرة لأحكامها (م ١/٢٣) ، وبذلك يبطل الشرط الصريح المباشر الذى يودى إلى هذه النتيجة ولو بطريق غير مباشر ، كالشرط الذى ينزل به الشاحن عن حقه فى تعويض التأمين .

ولا يبطل الشرط إلا فى حدود مخالفته للقواعد ، فيزيد التعويض إلى حده الأقصى . وإنما لا أثر لبطلان الشرط على صحة المحرر .

- ومن ناحية أخرى يجوز الاتفاق على زيادة الحدود القصوى أو على الغائها كلية (م ٤/٦ و ٢/٢٣) .

٦٣٩ - مسئولية الشاحن :

قد يسأل الشاحن بسبب خطأ منه وقع فى البضاعة التى قدمها للشحن أو فى بيانات هذه البضاعة ، وهذا الضرر قد يصيب السفينة أو الناقل أو الغير ، كأصحاب البضائع الأخرى أو شخصا لا علاقة له بالسفينة كما لو كان هو أو له بضاعة على رصيف الميناء .

وقد عرضت الاتفاقية لمسئولية الشاحن فى فرضين اثنين ، إذا أصاب الضرر السفينة أو الناقل ، أما ما يلحق الغير فتجرى عليه أحكام القانون المدنى فى المسئولية التقصيرية .

وقد افترضت أن الشاحن لا يسأل عن أسباب معينة ، بما مفاده أنه يسأل عن غيرها ، فصياغتها ملبية ، فالشاحن لا يكون مسئولا عما يلحق الناقل أو الناقل فعلى أو عن الضرر الذى يلحق بالسفينة ، ما لم يكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه ، وكذلك لا يسأل أى مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه (م ١٢ بعنوان قاعدة عامة) .

وعبء الاثبات يقع على المدعى الذى يكون عليه التدليل على الخطأ المطلوب وعلى رابطة السببية بينه وبين الضرر :

وتمتد مسئولية الشاحن وتابعيه إلى ما يغطى الضرر بأكمله لأنه ليس هناك نص بتحديد التعويض كما هو الشأن بالنسبة للناقل ، وان كانت دعوى المسئولية تخضع لأحكام الاتفاقية الأخرى . مثلا فيما يتعلق بالاختصاص وبالتحكيم .

٦٤٠ - المسئولية عن البضائع الخطرة :

بعد المادة ١٢ التى تكلمت عن القاعدة العامة جاءت المادة ١٣ التى تفصل بعض تطبيقاتها . ولما كان نقل البضائع الخطرة يهدد السفينة وحمولتها والأرواح ، فقد نصت المادة على ما يأتى :

١ - على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة .

٢ - إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل (أو ناقل فعلى) عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع .. وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل (أو الناقل الفعلى) عالما ، بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع :

(أ) يكون الشاحن مسئولاً تجاه الناقل (وتجاه أى ناقل فعلى) عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضاعة .

(ب) ويجوز فى أى وقت انزال هذه البضاعة من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقضى الظروف ، دون دفع تعريض .

٣ - لا يجوز لأى شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع فى عهده ، وهو عالم بخطورتها .

٤ - فى الحالات التى لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ من هذه المادة أو التى لا يمكن الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز ، إذا أصبحت البضاعة الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقضى الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا فى الحالات التى يوجد فيها التزام بالاشتراك فى العوارية العامة أو التى يكون فيها الناقل مسئولاً وفقاً لأحكام المادة ٥ .

ويقضى هذا النص على الشاحن بوضع علامات أو بطاقات على البضاعة الخطرة وجزء ذلك تطبيق القواعد العامة ، والإثبات على المدعى .

أما جزاء عدم إخطار الناقل فأشدد خطراً ، ويترتب عليه نتائج إذا لم يكن الناقل يعلم بخطوره البضاعة ، فأولاً مسئولية الشاحن قبل ، ويقوم هذه المسئولية دون حاجة إلى بآثبات خطأ الشاحن ، فالمسئولية موضوعية ، فلا يسمح للشاحن بإثبات نفى الخطأ من جانبه ، إذ يكفى الناقل المدعى إثبات خطورة البضاعة وعلاقته السببية بينها وبين الحادث ، ولكن ذلك مقصور على الناقل ، أما المسئولية أمام الغير فتضع للقواعد العامة أى يلزم إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية .

ويترتب كذلك ، أن من حق الناقل فى كل وقت بعد أن يتبين خطورة البضاعة أن ينزلها من السفينة أو يزيل خطورتها أو يعممها . دون التزامه بتعويض الشاحن عنها ، بشرط إلا يتعسف فى أى قرار يتخذه .

والناقل الفعلى كذلك أى الناقل غير المتعاقد الذى ينفذ عقد النقل أو جزءا منه ، يفيد من هذه الأحكام بشرط ألا يكون عالما وقت تسليم البضاعة إليه بخطورتها .

وإذا كان الناقل على علم - بأى وسيلة - بخطورة البضاعة ومع ذلك قبل نقلها فنلك على مسئوليته ، ومع ذلك إذا صارت هذه البضاعة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات كان من حق الناقل انزالها من السفينة أو اعدامها أو إزالة خطورتها ، ومع ذلك يسأل الناقل عن التعويض طبقا للمادة ٥ ، كما تقدم .

الفصل الرابع

الدعاوى الناشئة عن العقد

عرضت اتفاقية هامبورج للاخطارات التي توجه للناقل أو الشاحن تمهيداً لمطالبته قضائياً ، في المادة ١٩ ، وللتقادم في المادة ٢٠ ، والاختصاص القضائي في المادة ٢١ ، وللتحكيم في المادة ٢١ .

٦٤١ - الإخطار notice الموجه للناقل :

يجب أن يوجه الإخطار الى الناقل من الشخص الذى له حق تسليم البضاعة ، وهو يستحق حقه من عقد النقل الذى يثبته ومن حيازته الشرعية لمسد الشحن .

وهو يفترض تسليم البضاعة اليه ، فلا محل له إذا لم يحصل تسليم اطلاقاً .

ويوجه الى الناقل أو إلى أى شخص يمثله كوكيله وكالربان (م ١٩) .

ويجب أن يشتمل على بيان لطبيعة الهلاك أو التلف ليتمكن الناقل من إتخاذ قراره ، كما يلزم أن يكون الأخطار كتابية ، ومنها البرقيات والتلكس . وفي حالتي الهلاك والتلف يختلف موعده عن الموعد في حالة التأخير . وفي حالة الهلاك أو التلف الظاهر فانه يجب عمل الأخطار في اليوم التالي ليوم تسليم البضاعة ، أما إذا كان غير ظاهر ففي مدة خمسة عشر يوماً متصلة ابتداء من اليوم التالي ليوم تسليم البضاعة .

فاذا أجريت معاينة او فحص بحضور الطرفين او مندوبيهما فلا ضرورة لعمل الأخطار (م ٣/١٩) .

وعلى الطرفين تقديم التسهيلات المعقولة لكل منهما لفحص البضاعة . - اما في حالة التأخير فالمدة هي ستون يوماً متصلة من اليوم التالي لتسليم البضاعة (م ٥/١٩) .

- وفي حالة وجود ناقل وناقل فعلى فان توجيه الأخطار إلى أى منهما يرتب أثره بالنسبة للآخر (م ٦/١٩) .

فإذا أهمل عمل الأخطار صحيحا وفي موعده فان في حالة الهلاك او التلف الظاهر او غير الظاهر لا الإهمال دفعا بعدم قبول الدعوى ، وانما هو قرينة على أن الناقل سلك البضاعة سليمة كاملة كما هي موصوفة في سند الشحن ، أو بحالة جيدة إذا لم يصدر سند شحن . وهي قرينة بسيطة .

أو في حالة التأخير فإن إهمال عمل الأخطار صحيحا يعتبر دفعا بعدم قبول الدعوى يترتب على تمسك الناقل به عدم قبولها (م ٣/١٩) .

الأخطار الموجه إلى الشاحن :

على الناقل الذي يريد رفع الدعوى على الشاحن ، في حالة ما يجوز له ذلك ، أن يوجه إليه أخطارا مبينا طبيعة الضرر الذي يطالب بتعويضه في ميعاد تسعين يوما منفصلة من يوم حدوث الضرر أو من يوم تسليم البضاعة أيهما أطول (م ٧/١٩) . ويجوز توجيه الأخطار إلى من يقوم مقام الشاحن (٨/١٩) ، ويترتب على إهمال عمله قيام قرينة على أن الناقل لم يلحقه ضرر يرجع إلى خطأ الشاحن أو خطأ تابعيه ، وهي قرينة بسيطة للناقل .

٦٤٢ - تقادم الدعوى :

الدعوى الخاضعة للتقادم :

هي الدعوى الخاضعة لاتفاقية هامبورج ، وهي أى دعوى تتعلق بالبضائع (م ١/٢٠) ففسقط إذا لم تتخذ إجراءات التقاضى أو التحكيم خلال مدة سنتين .

وتبدأ المدة من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو في حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه ، ولا يدخل اليوم الذى تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة .

وهذه المدة ملحوظ فيها أنها مدة تقادم قصير حتى لا تتراكم المطالبات على المدعى عليه الناقل .

أما الشاحن فلم نعرض لاتفاقية لتقادم الدعوى عليه مكتفية بالدفع بعدم القبول . .

والاتفاق على تقصير المدة غير جائز ، أما الاتفاق على إطالتها فجائز بشرط أن يقع ذلك بإعلان كتابي من المدعى عليه لصالح المدعى ، ويجوز تكرار هذه الاطالة بنفس الاجراء (م ٤/٢٠) .

وتسرى أحكام القانون الوطني واجب التطبيق فيما يتعلق بإيقاف المدة وانقطاعها .

وإذا رفعت الدعوى على الناقل أو شخص آخر وأراد الرجوع على غيره أو سوى موضوع هذه الدعوى وديا فإن لهذا المدعى عليه أن يقاضى بدعوى الرجوع فى مدة تسعين يوما من تاريخ التسوية أو من تاريخ رفع الدعوى عليه .

٦٤٣ - الاختصاص :

تقول المادة ٢١ :

١ - فى جميع حالات التقاضى المتعلقة بنقل البضائع (بموجب هذه الاتفاقية) للمدعى ، حسب اختياره ، أن يقيم الدعوى أمام أى محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التى تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل فى ولايتها أحد الأماكن الآتية :

(أ) المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وأن لم يكن له محل عمل رئيسى ، فالمحل المعتاد لإقامة المدعى عليه ، أو

(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها ، أو

(ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(د) أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى .

٢ - (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان فى دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة فى تلك الدولة وقواعد القانون الدولى . على أنه يجب فى هذه الحالة أن يقوم المدعى ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها فى

الفقرة ١ من هذه المادة ، لكي تقوم بالفصل في الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفى لضمان الوفاء بأى مبلغ يحكم به فى الدعوى فى وقت لاحق لصالح المدعى .

(ب) تنصل محكمة ميناء أو مكان الحجز فى جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها .

٣ - لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية فى أى مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة . ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدولة المتعاقدة فى اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية .

٤ - (أ) فى حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو فى حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التى أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ فى البلد الذى تتخذ فيه الإجراءات الجديدة .

(ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التى تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة .

(ج) لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع فى نفس البلد أو إلى محكمة فى بلد آخر ، وفقاً للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة .

٥ - خلافاً لأحكام الفقرات السابقة . (يكفل) نفاذ أى اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .

٦٤٤ - التحكيم

المادة ٢٢ :

١ - مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على أن يحال إلى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية .

١ - إذا تضمنت مشاركة الأيجار نص على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند سحن استنادا إلى مشاركة الأيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز بحسن نية .

٣- تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى :

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها :

٢- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه ، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لاقامة المدعى عليه ، أو

٢ - مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو وكالة ، أبرم عن طريق أى منها ، أو

٣ - ميناء الشحن وميناء التفريغ ، أو

(ب) أى مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به .

٤ - يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية .

٥ - تعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلا ولاغيا أى نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام .

٦ - ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل اليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري .



ملحق

(١)

اتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحرا

١٩٧٨

قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩

بشأن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة
لنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ الموافقة في
هامبورج في مارس سنة ١٩٧٨

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الأولى من المادة ١٥١ من الدستور ،

قرر :

(مادة وحيدة)

الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ الموافقة في
هامبورج خلال شهر مارس سنة ١٩٧٨ ، مع التخفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية في ربيع الآخر سنة ١٣٩٩ (١٠ مارس سنة ١٩٧٩)
(أنور السادات)

في ١٠ مارس سنة ١٩٧٩

وزارة الخارجية

قرار رقم (٣٥) لسنة ١٩٩١

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ الصادر
بتاريخ ١٩٧٩/٣/١٠ بشأن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع
عام ١٩٧٨ الموافقة في هامبورج في مارس ١٩٧٨ ،
وعلى تصديق السيد رئيس لجمهورية بتاريخ ١٩٧٩/٣/١٠ ،

قرر :

(مادة وحيدة)

تنشر في الجريدة الرسمية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨
الموقعة في هامبورج في مارس سنة ١٩٧٨ ،
ويعمل بها اعتبارا من ١١/٣/١٩٩٠ ،
صدر بتاريخ ١١/٢/١٩٩١^(١)

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية
د. أحمد عصمت عبد المجيد

(١) الجريدة الرسمية العدد ١٥ في ١١ أبريل ١٩٩١ .

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨ الديباجة

أن الدول الأطراف فى هذه الاتفاقية ، وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحرى للبضائع .
وقد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض ، وتحقيقا لذلك اتفقت على ما يلى .

الجزء الأول - أحكام عامة

المادة ١ - تعاريف :

فى هذه الاتفاقية :

١ - يقصد بمصطلح « الناقل » كل شخص أبرم عقدا ، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر .

٢ - يقصد بمصطلح « الناقل » الفعلى كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل كذلك أى شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ .

٣ - يقصد بمصطلح « الشاحن » كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابه عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر . أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابه عنه إلى الناقل فى اطار عقد النقل البحرى .

٤ - يقصد بمصطلح « المرسل إليه » الشخص الذى له الحق فى تسلم البضائع .

٥ - يشمل مصطلح « البضائع » الحيوانات الحية . وحيثما تكون البضائع مجمعة فى حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلفة ، تشمل « البضائع » أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن .

٦ - يقصد بمصطلح « عقد النقل البحرى » عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلاً بطريق البحر

وكذلك نقلًا بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحرى ، إلا فى حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر .

٧ - يقصد بمصطلح « سند الشحن » وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنة لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص فى الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الأذن ، أو لحاملها .

٨ - يشمل مصطلح « كتابة » فيما يشمل البرقية والتلكس .

المادة ٢ - نطاق التطبيق :

١ - تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين ، إذا .

(أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة أو .

(ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة ، أو .

(ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها فى عقد النقل البحرى هو الميناء الفعلى للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا فى دولة متعاقدة ، أو .

(د) كان صدور سند الشحن أو أى وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، قد تم فى دولة متعاقدة ، أو .

(هـ) كان منصوص فى سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحرى . على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أى دولة لاتخاذ هذا الأحكام .

٢ - تسرى أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلى ، أو الشاحن ، أو المرسل إليه ، أو أى شخص آخر من أصحاب الشأن .

٣ - لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الأيجار . على أنه فى حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة أيجار . تسرى أحكام

الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان نظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، إن لم يكن هو المستأجر .

٤ - إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها ، تسرى أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات . إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار ، تسرى عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة .

المادة ٣ - تفسير الاتفاقية :

يراعى فى تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولى ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد .

الجزء الثانى - مسؤولية الناقل

المادة ٤ - مدة المسؤولية :

١ - مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التى تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ .

٢ - لأغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، تعتبر البضائع فى عهدة الناقل :

(أ) اعتبار من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع من :

« ١ » الشاحن أو شخص ينوب عنه ، أو .

« ٢ » سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن .

(ب) وحتى الوقت الذى يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك .

« ١ » بتسليمها إلى المرسل إليه ، أو

« ٢ » بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع فى التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك فى الحالات التى لا يتعلم فيها المرسل اليه البضائع من الناقل ، أو .

« ٣ » بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له .

٣ - في الفقرتين ١ ، ٢ من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه ، فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه ، مستخدمو أو وكلاء أى من الناقل أو المرسل إليه .

المادة ٥ - أساس المسؤولية :

١ - يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخر في التسليم إذا وقع الحادث الذى تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع عهده على الوجه المبين في المادة ٤ ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته .

٢ - يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذى يمكن أن يطلب من ناقل يقط ، مع مراعاة ظروف الحالة .

٣ - للشخص الذى له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذى تقتضيه المادة ٤٠ في خلال ستين يوماً تلى انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ - يسأل الناقل في حالة الحريق ، بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو أفعال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .

٥ - فيما يتعلق بالحيوانات الحية ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أى مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر . يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو أفعال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .

٦ - فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات فى البحر .

٧ - إذا اجتمع خطأ أو أهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر فى احداث الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم ، لا يسأل الناقل الا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم إلى الخطأ أو الاهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الاهمال .

المادة ٦ - حدود المسؤولية :

١ - (أ) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، ايهما أكبر .
(ب) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن التأخير فى التسليم بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل اجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموع اجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى للبضائع .
(ج) لا يجوز فى أى حال من الاحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل . بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معا ، الحد الذى سينقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلى للبضائع الذى تنشأ هذه المسؤولية بشأنه .

٢ - لحساب أى المبلغين أكبر وفقا للفقرة ١ (أ) من هذه المادة ، تسمى القواعد التالية :

(أ) فى حالة استخدام حاوية ، أو منصة ناقلة ، أو أداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع ، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة فى سند الشحن والمذكور أنها معبأة فى أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة ، وفى خلاف ما تقدم ، تعتبر البضائع العبأة فى أداة المذكورة وحدة شحن واحدة .

(ب) فى حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها ، تعد أداة النقل المذكورة ، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأى شكل آخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة .

٣ - يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ .

٤ - يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسئولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها فى الفقرة ١ .

المادة ٧ - سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد :

١ - تسرى الدفع وتبقى حدود المسئولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية ، فى أى دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحرى ، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير فى التسليم ، سواء كانت الدعوى على أساس المسئولية التعاقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية أو خلاف ذلك .

٢ - إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل ، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل ، إذا أثبت أنه تصرف فى نطاق وظيفته ، بالحق فى الاستفادة من الدفع وحدود المسئولية التى يتمتع الناقل بالحق فى الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

٣ - باستثناء ما هو منصوص عليه فى المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التى يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، حدود المسئولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

المادة ٨ - سقوط الحق فى تحديد المسئولية :

١ - لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى المادة ٦ ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

٢ - خلافاً لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩ - البضائع المشحونة على سطح السفينة :

١ - لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضاه قواعد أو لوائح قانونية .

٢ - إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو ، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بياناً بهذا المعنى . فإذا لم يدرج هذا البيان ، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة . على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أى طرف ثالث ، بما في ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية .

٣ - إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة ٥ من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح ، يظل الناقل مسئولاً ، خلافاً لأحكام الفقرة ١ من المادة ٥ ، عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك التأخير في التسليم ، الناشئ فقط عن الشحن على السطح ، ويحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة ٦ أو المادة ٨ من هذه الاتفاقية ، حسب مقتضيات الحالة .

٤ - يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عابري السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مداول المادة ٨ .

المادة ١٠ - مسؤولية الناقل والناقل الفعلى :

١ - عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلى ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة فى عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا ، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، عن النقل بكامله ، ويكون الناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل الذى يقوم بتنفيذه الناقل الفعلى عما يأتية الناقل الفعلى ومستخدموه ووكلاؤه ، فى نطاق وظائفهم ، من فعل أو تقصير .

٢ - جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسئولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلى عن النقل الذى يقوم بتنفيذه ، وتسرى أحكام الفقرتين ٢ و ٣ من المادة ٧ والفقرة ٢ من المادة ٨ إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمى أو وكلاء الناقل الفعلى .

٣ - أى اتفاق خاص يترتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتضمن أى تنازل عن الحقوق التى تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلى إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة . وسواء أوافق الناقل الفعلى على ذلك أم لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزما بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص .

٤ - عند وقوع مسؤولية على الناقل والناقل الفعلى معا ، وفى حدودها تكون مسؤوليتهما بالتكامل والتضامن .

٥ - لا يتعدى مجموع المبالغ التى يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلى ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

٦ - ليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أى من الناقل أو الناقل الفعلى فى الرجوع على الآخر .

المادة ١١ - النقل المتتابع :

١ - خلافا لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٠ ، إذا نص عقد النقل البحرى صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور ، يجوز أن ينص العقد أيضا على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع فى عهدة الناقل الفعلى أثناء هذا الجزء من النقل . ومع

ذلك فإن أى نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول أن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلى أمام محكمة مختصة وفقا للفقرة ١ أو الفقرة ٢ من المادة ٢١ ، ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن هذا الحادث .

٢ - يسأل الناقل الفعلى ، وفقا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ١٠ ، عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى ينتج عن أى حادث يقع أثناء وجود البضائع فى عهده .

الجزء الثالث - مسؤولية الشاحن .

المادة ١٢ - قاعدة عامة :

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التى تلحق بالناقل أو الناقل الفعلى أو عن الضرر الذى يلحق بالسفينة ، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه ، وكذلك لا يسأل أى مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه .

المادة ١٣ - قواعد خاصة للبضائع الخطرة :

١ - على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة .

٢ - إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى الناقل أو ناقل فعلى ، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع ، وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلى عالما ، بوسيلة أخرى ، بالصفة الخطرة للبضائع .

(أ) يكون الشاحن مسئولاً تجاه الناقل وتجاه أى ناقل فعلى عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع .

(ب) ويجوز فى أى وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف ، دون دفع تعويض .

٣ - لا يجوز لأى شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، للبضائع فى عهده وهو عالم بصفتها الخطرة .

٤ - فى الحالات التى لاتتطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ من هذه المادة أو التى لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا فى الحالات التى يوجد فيها التزام بالاشتراك فى العوارية العامة أو التى يكون فيها الناقل مسؤولا وفقا لأحكام المادة ٥ .

الجزء الرابع - وثائق النقل

المادة ١٤ - إصدار سند الشحن :

١ - متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلى البضائع فى عهده ، وجب على الناقل أن يقوم بناء على طلب الشاحن ، بإصدار سند شحن إلى الشاحن .
٢ - يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل .

٣ - يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو الصورة السابقة للأصل أو بالتقريب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو الكترونية أخرى ، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذى يصدر فيه سند الشحن .

المادة ١٥ - محتويات سند الشحن :

١ - يجب أن يتضمن سند الشحن ، فيها يتضمن ، التفاصيل التالية :
(أ) الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع ، ان كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزن البضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقاً للبيانات التى يقدمها الشاحن .

- (ب) الحالة الظاهرة للبضائع .
(ج) اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله .
(د) اسم الشحن .
(هـ) اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه .
(و) ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذى تلقى فيه الناقل البضائع فى ميناء الشحن .
(ز) ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري .
(ح) عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية .
(ط) مكان إصدار سند الشحن .
(ى) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه .
(ك) ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل ، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه .
(ل) البيان المشار إليه فى الفقرة ٣ من المادة ٢٣ .
(م) بيان ان البضائع مست شحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو ، إذا كان الأمر كذلك .
(ن) تاريخ أو فترة تسليم البضائع فى ميناء التفريغ ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين .
(س) أى حد أو حدود موسعة للمسئولية حيثما يتفق على ذلك عملاً بالفقرة ٤ من المادة ٦ .

٢ - على الناقل بعد شحن البضائع فى السفينة ، أن يصدر الى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك ، سند شحن مؤشراً عليه بكلمة « مشحون » يذكر فيه ، بالإضافة الى التفاصيل المنصوص عليها فى الفقرة ١ من هذه المادة ، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها ، وتاريخ أو تواريخ الشحن ، وإذا كان للناقل أن أصدر الى الشاحن سند شحن أو حجة أخرى فيما يتعلق بأى من هذه البضائع ، يقوم الشاحن ، بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسليمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة « مشحون » وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة ، بعد تعديلها ، تتضمن كافة المعلومات اللازم إدراجها فى سند شحن مؤشر عليه بكلمة « مشحون » .

٣ - لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون ، مع ذلك ، مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة ٧ من المادة ١ .

المادة ١٦ - سندات الشحن : التحفظات وحجيتها :

١ - إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية ، أو عند الطرود أو القطع ، أو وزنها أو كميتها ، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة « مشحون » أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك ، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقيق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه ، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة .

٢ - إذا لم يتم الناقل ، أو أى شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه ، إثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن ، اعتبر أنه قد أثبت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة .

٣ - باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة ١ من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ :

(أ) يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى

البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة « مشحون » .

(ب) لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى

طرف ثالث ، بما في ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في السند .

٤ - سند الشحن الذى يخلو من ذكر أجرة النقل ، وفقا لحكم الفقرة

الفرعية (ك) من الفقرة ١ من المادة ١٥ ، أو الذى لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه ، أو الذى لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه ، يعتبر قرينة ظاهرة

على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه . على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان .

المادة ١٧ - الضمانات من قبل الشاحن :

١ - يعتبر الشاحن ضامنا صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاقتها وعددها ووزنها وكميتها التى قيمها لكن تدرج فى سند الشحن . وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة فى هذه البيانات . ويظل الشاحن مسئولا وان قام بتحويل سند الشحن ، وحق الناقل فى هذه التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحرى تجاه أى شخص آخر غير الشاحن .

٢ - كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التى تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه باصدار سند شحن دون ادراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لادراجها فى سند الشحن ، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع ، يكون باطلا ولا يترتب عليه أى أثر تجاه أى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل اليه ، يكون قد حول اليه سند الشحن .

٣ - يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار اليه ماريا تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذى يتصرف نيابة عنه قد نوى ، بعدم إدراج التحفظ المذكور فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، غش طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن . وفى الحالة الأخيرة ، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قيمها لادراجها فى سند الشحن ، لا يحق للناقل أى تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة .

٤ - فى حالة الغش المتعمد المشار إليه فى الفقرة ٣ من هذه المادة ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية عن الخسارة التى تلحق بطرف ثالث بما فى ذلك أى مرسل إليه ، لأنه قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن .

المادة ١٨ - الوثائق الأخرى غير سندات الشحن :

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لاثبات تملك البضائع الواجب نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحرى وتلقى الناقل للبضائع كما هى موصوفة فى تلك الوثيقة .

الجزء الخامس - المطالبات والدعاوى

المادة ١٩ - الاخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير :

١ - ما لم يتم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك فى تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذى يلى مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هى موصوفة فى وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة .

٢ - إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسرى بالقدر نفسه أحكام الفقرة ١ من هذه المادة إذا لم يوجه الاخطار الكتابى خلال ١٥ يوما متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه .

٣ - إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الاخطار الكتابى عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف .

٤ - فى حالة وجود أى هلاك أو تلف فعلى أو متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم الى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

٥ - لا يستحق أى تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير فى التسليم ما لم يوجه اخطار كتابى إلى الناقل خلال ٦٠ يوما متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه .

٦ - إذا قام ناقل فعلى بتسليم البضائع ، فأى اخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلى يكون له نفس الأثر كما لو كان وجه إلى الناقل ، كما يكون لأى اخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلى .

٧ - ما لم يتم الناقل أو الناقل الفعلى بتوجيه اخطار كتابى عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر ، وذلك فى موعد لا يتجاوز ٩٠ يوما متصلة تلى مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقا للفقرة ٢ من المادة ٤ ، أيهما أبعد ، فإن عدم توجيه مثل هذا الاخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلى أى خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه .

٨ - لأغراض هذه المادة ، يعتبر كل اخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلى بما فى ذلك ربان السفينة أو الضابط المسئول عنها ، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه إلى الناقل ، أو الناقل الفعلى ، أو الشاحن حسب الحالة .

المادة ٢٠ - تقادم الدعى :

١ - تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضى أو التحكيم خلال مدة سنتين .

٢ - تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو فى حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغى أن يسلمها فيه .

٣ - لا يدخل اليوم الذى تبدأ فيه مدة التقادم فى حساب المدة .

٤ - يجوز فى أى وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذى تقدم فى حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابى يوجهه إلى المطالب . ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة .

٥ - الشخص الذى يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها فى الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى فى حدود المهلة المسموح بها فى قانون الدولة التى تتخذ فيها الاجراءات .

على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه .

المادة ٢١ - الاختصاص :

١ - فى جميع حالات التقاضى المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، للمدعى ، حسب اختياره ، أن يقيم للدعوى أمام محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التى تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل فى نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية :

- (أ) المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وأن لم يكن له محل عمل رئيسى . فالمحل الاعتيادى لاقامة المدعى عليه ، أو
- (ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها ، و
- (ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو
- (د) أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى .

٢ - (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز اقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان فى دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة فى تلك الدولة وقواعد القانون الدولى . على أنه يجب فى هذه الحالة أن يقوم المدعى ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، إلى احدى المحاكم المختصة المشار إليها فى الفقرة ١ من هذه المادة ، لكى تقوم بالفصل فى الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفى لضمان المدعى .

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز فى جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها .

٣ - لا يجوز اقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية فى أى مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة . ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدولة المتعاقدة فى اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية .

٤ - (أ) فى حالة اقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو فى حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز اقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التى أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ فى البلد الذى تتخذ فيه الاجراءات الجديدة .

(ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التى تتخى للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة اقامة دعوى جديدة .

(ج) لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع فى نفس البلد أو إلى محكمة فى بلد آخر ، وفقا للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة ، لا تعتبر بمثابة اقامة دعوى جديدة .

٥ - خلافا لأحكام الفقرات السابقة . يكفل نفاذ أى اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .

المادة ٢٢ - التحكيم :

١ - مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على أن يحال إلى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية .

٢ - إذا تضمنت مشاركة الايجار نصا على احوالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استنادا إلى مشاركة الايجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا تجاه حامل السند الحائز بحسن نية .

٣ - تتخذ اجراءات التحكيم فى مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى :

(أ) مكان فى دولة يقع فى أراضيها :

١ - المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وأن لم يوجد له محل عمل رئيسى فالمحل الاعتيادى لاقامة المدعى عليه ، أو

- ٢ - مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو وكالة ، أبرم عن طريق أى منها ، أو
- ٣ - ميناء الشحن وميناء التفريغ ، أو
- (ب) أى مكان يعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به .

٤ - يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية .

٥ - نعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلا ولاغيا أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام .

٦ - ليس فى أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .

الجزء السادس - أحكام تكميلية

المادة ٢٣ - الشروط التعاقدية :

١ - كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر ، لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلا ولاغيا فى حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة فى العقد أو لوثيقة التى يشكل جزءا منها وأى شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع صالح الناقل ، أو أى شرط مماثل ، يعتبر باطلا ولاغيا .

٢ - خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب الاتفاقية .

٣ - متى أصدر سند شحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد البحرى تعين تضمين السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التى تبطل أى شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه .

٤ - إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استنادا إلى هذه المادة أو نتيجة لاغتيال ادراج البيان المشار اليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم . ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه ، بشرط إذ يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى الثمن المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات .

المادة ٢٤ - العوارية العامة :

١ - ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحرى أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة .

٢ - باستثناء المادة ٢٠ ، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل اليه رفض الاشياء في العوارية العامة ، ومسئولية الناقل عن تعويض المرسل اليه فيما يتعلق بأى اشتراك كهذا يتم دفعه أو أى مصاريف انقاز يتم أدائها .

المادة ٢٥ - الاتفاقيات، الأخرى :

١ - لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلى لمستخدميهما ووكلائهما ، المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسئولية سفن البحرية .

٢ - لا تحول أحكام المادتين ٢١ و ٢٢ من هذه الاتفاقية دون تطبيق يكون واردا في أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ، من أحكام الزامية متصلة بمسائل تناولتها المادتان المذكورتان ، شريطة أن يكون النزاع مقصورا على أطراف تقع محال عملها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية الأخرى ، إلا أن هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة ٤ من المادة ٢٢ من هذه الاتفاقية .

٣ - لا تنشأ أية مسئولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذى يتسبب فيه حادث نووى إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسئول عن هذا التلف وذلك أما :

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة فى ٢٩ تموز / يولية ١٩٦٠ والمتعلقة بمسئولية الغير فى ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الاضافى المؤرخ فى ٢٨ كانون الثانى / يناير ١٩٦٤ ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة فى ٢١ أيار / مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسئولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو (ب) استنادا إلى القانون الوطنى المنظم للمسئولية عن مثل هذه الأضرار ، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعىا من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح .

٤ - لا تنشأ أية مسئولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمتعة من هلاك أو تلف أو تأخير فى التسليم يكون الناقل مسئولا عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم .

٥ - ليس فى هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أى اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة فى تاريخ هذه الاتفاقية وسارية الزاميا على عقود نقل البضائع الذى تم أساسا بواسطة من ومناطق النقل خلاف النقل بطريق البحر . ويسرى هذا الحكم كذلك على أى تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية .

المادة ٢٦ - الوحدة الحسابية :

١ - الوحدة الحسابية المشار إليها فى المادة ٦ من هذه الاتفاقية هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى . وتحول المبالغ المشار إليها فى المادة ٦ إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم أو فى التاريخ الذى تتفق عليه الأطراف . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا فى صندوق النقد الدولى ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقىاس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التى يطبقها صندوق النقد الدولى والتى تكون سارية فى ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل

دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق المسحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة .

٢ - ومع ذلك ، يجوز للدولة التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا تبيع قوانينها تطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أن تعلن ، في وقت التوقيع ، أو في وقت التصديق أو القبول ، أو الاقرار ، أو الانضمام ، في أى وقت لاحق ، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي تطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي :

١٢٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٣٧,٥ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع .

٣ - الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة ٢ تعادل خمسة وستون ونصف غرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف . ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة ٢ إلى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية .

٤ - يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة ١ ، وكذلك تحويل المشار إليه في الفقرة ٣ من هذه المادة ، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة ٦ معبرا عنها بالوحدات الحسابية . وعلى الدول المتعاقدة أن في الوديع بطريقة الحساب عملا بالفقرة ١ ، أو بنتيجة التحويل المذكورة الفقرة ٣ من هذه المادة ، حسبما تكون الحالة ، وذلك في وقت التوقيع عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أو عند استفادتها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة ٢ من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل .

الجزء السابع - الأحكام الختامية

المادة ٢٧ - الوديع :

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة ودعيا لهذه الاتفاقية .

المادة ٢٨ - التوقيع ، التصديق ، القبول ، الاقرار ،
الانضمام :

١ - تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى ٣٠ نيسان
أبريل ١٩٧٩ فى مقر الأمم المتحدة بنيويورك .

٢ - تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الاقرار من
جانب الدول الموقعة .

٣ - بعد ٣٠ نيسان / أبريل ١٩٧٩ ، يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية
أمام جميع الدول غير الموقعة عليها .

٤ - تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الأمين
العام للأمم المتحدة .

المادة ٢٩ - التحفظات :

لا يجوز ابداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية .

المادة ٣٠ - بدء النفاذ :

١ - يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية فى اليوم الأول من الشهر التالى لانقضاء
سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ،
أو القبول ، أو الاقرار ، أو الانضمام .

٢ - وفيما يخص الدول التى تصبح أطرافاً متعاقدة فى هذه الاتفاقية
بعد تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ،
أو الاقرار ، أو الانضمام ، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها فى اليوم
الأول من الشهر التالى لانقضاء سنة واحدة على ايداع الوثيقة
اللازمة باسمها .

٣ - على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقد النقل
البحرى المبرمة فى تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو فى أى
تاريخ بعده .

المادة ٣١ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى :

١ - يجب على كل دولة من الدول الأطراف فى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن ، الموقعة فى بروكسل فى آب / أغسطس ١٩٢٤ (اتفاقية ١٩٢٤) ، أن تقوم ، حين تصبح دولة متعاقدة فى هذه الاتفاقية ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، بنيتها فى الانسحاب من الوثيقة المذكورة ، معلنة أن الانسحاب يجرى اعتبارا من التاريخ الذى يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها .

٢ - يقوم الوديع لهذه الاتفاقية ، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة ١ من المادة ٣٠ ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التى بدأ نفاذ الاتفاقية عليها .

٣ - تنطبق أحكام الفقرة ١ و ٢ من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف فى البروتوكول الموقع فى ٢٣ شباط / فبراير ١٩٦٨ الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة فى بروكسل فى ٢٥ آب / أغسطس ١٩٢٤

٤ - على الرغم من أحكام المادة ٢ من هذه الاتفاقية ، ولأغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، يجوز للدولة المتعاقدة أن ترجىء ، إذا استصوبت ذلك ، اعلان نيتها فى الانسحاب من اتفاقية عام ١٩٢٤ ومن اتفاقية عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٦٨ لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية . وعليها حينئذ أشعار حكومة بلجيكا بنيتها . وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية ، دون أية اتفاقية سواها ، تجاه الدول المتعاقدة فيها .

المادة ٣٢ - إعادة النظر والتعديل :

١ - بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف فى هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها .

٢ - أى وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام يتم ايداعها بعد بدء نفاذ أى تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٣٣ - اعادة النظر فى مقادير التحديد والوحدة الحسابية
أو الوحدة النقدية :

١ - خلافا لأحكام المادة ٣٢ يدعو الوديع ، وفقا للفقرة ٢ من هذه
المادة ، مؤتمرا إلى الانعقاد ، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير
المحددة فى المادة ٦ ولفقرة ٢ من المادة ٢٦ ، أو الاستعاضة عن أى من
الوحدتين المعينتين فى الفقرتين ١ و ٣ من المادة ٢٦ ، أو عن كليهما ،
بوحداث أخرى ، ولا يجرى تغيير المقادير إلا بسبب تغيير قيمتها الحقيقية
تغيرا ذا شأن .

٢ - يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لاعادة النظر عندما يطلب ذلك
ما لا يقل عن ربع الدول المتعاقدة .

المرفق الثانى

تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة
المعنى بالنقل البحرى للبضائع

من المفهوم عموما أن مسئولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على
مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض . ومؤدى ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء
الاثبات على الناقل ، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق
ببعض الحالات .

المرفق الثالث

قرار اتخذه مؤتمر الأمم المتحدة
لمعنى بالنقل البحرى للبضائع

ان مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحرى للبضائع ،
ينوه بالدعوة الكريمة التى وجهتها جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد
المؤتمر فى هامبورغ .

وإذ يدرك أن التسهيلات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف المؤتمر وكرم الضيافة الذي أبدته نحو المشتركين فيه أمر كان له فضل كبير في نجاح المؤتمر .

يعرب عن امتنانه لجمهورية ألمانيا الاتحادية وشعبها ، وهو :
إذ اعتمد اتفاقية النقل البحري للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية .

يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة القانون التجاري الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتهما البارزة في تبسيط وتنسيق قانون النقل البحري للبضائع ،

يقرر أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم :
« اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ »
« ويوصى بأن تعرف القواعد الواردة فيها اسم قواعد هامبورغ » .

(٢) للمؤلف أولا - الكتب

- ١ - القانون البحرى ، الجزء الأول سنة ١٩٦٩ ، مطول ، والجزء الثانى سنة ١٩٦٢ (القاهرة) ، الوسيط ١٩٧٥ .
- ٢ - العقود التجارية ، سنة ١٩٦١ .
- ٣ - التشريع الصناعى (التنظيم التجارى والملكية الصناعية) سنة ١٩٦١ .
- ٤ - الشركات التجارية ، سنة ١٩٦١ .
- ٥ - القانون التجارى ، جزء أول سنة ١٩٦٣ .
- ٦ - مشارطات إيجار السفن ، دروس لطلبة الدكتوراة ، جامعة القاهرة سنة ١٩٦٩ .
- ٧ - الوجيز فى القانون التجارى ، جزءان ، ١٩٧٥ .
- ٨ - عمليات البنوك من الوجهة القانونية سنة ١٩٨٩ .
- ٩ - الاعتمادات المستندية ، القاهرة ١٩٨٩ .
- ١٠ - مشارطات إيجار السفن ، القاهرة ١٩٨٧ .
- ١١ - خطابات الضمان المصرفية ، ١٩٩١ .
- ١٢ - النقل البحرى للبضائع ، ١٩٩٢ ، القاهرة .

ثانيا - البحوث

- ١٣ - التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى طبقا لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن ، المحاماة السنة الخامسة والثلاثون (١٩٥٥) صفحة ١٤١٣ .
- ١٤ - مسئولية الناقل البحرى ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ١١ فبراير ١٩٦٠ ، مجلة القانون والاقتصاد لسنة ٣١ صفحة ٤٧ - ٧٤ .
- ١٥ - تحديد نطاق تطبيق القانون البحرى ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ٧ مايو ١٩٥٩ ، مجلة القانون والاقتصاد لسنة ٣١ صفحة ٢٦ - ٤٦ .

- ١٦ - دور المستندات فى تنفيذ البيع البحرى ، مجلة القانون والاقتصاد السنة الثلاثون (سنة ١٩٦٠) صفحة ٦٩٥ .
- ١٧ - القضاء البحرى الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ ، مجلة القانون والاقتصاد سنة ١٩٥٥ صفحة ٤٤٧ .
- ١٨ - التزام الشحن والتفريغ فى عقد النقل البحرى ، المحاماة السنة المابعة والثلاثين صفحة ١١٧٥ .
- ١٩ - المسؤولية عن عمليات الشحن والتفريغ فى القضاء المصرى ، المحاماة السنة ٣٨ صفحة ٢٠٩ .
- ٢٠ - التأمين البحرى فى علاقته بعقد النقل البحرى ، مجلة إدارة قضايا الحكومة بالقاهرة ، السنة الثامنة ، صفحة ١ - ٨٨ .
- ٢١ - آثار الحساب الجارى ، دراسة لتطور القضاء ، مجلة القانون والاقتصاد سنة ١٩٦٠ السنة الثلاثين صفحة ٢٨٩ .
- ٢٢ - افلاس الشركة وأثره على مركز الشركاء ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٤ صفحة ٨٦٢ - ٧٩٣ .
- ٢٣ - النظام القانونى لخطابات الضمان ، تعليق على حكم محكمة الأمور المستعجلة الجزئية بالقاهرة فى ٥ مارس ١٩٦٠ ، المحاماة السنة الأربعين ١٧١٠ .
- ٢٤ - رجوع المؤمن على الغير فاعل الضرر ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٢ ، بالمحاماة السنة ٤٤ صفحة ٢١٧ .
- ٢٥ - حكم فوائد رصيد الحساب الجارى ، تعليق على القضاء ، بالمحاماة السنة الخمسين عدد مارس ١٩٧٠ صفحة ٣٦ .
- ٢٦ - الانفاذ البحرى فى القضاء المصرى ، تعليق على القضاء بمجلة المحاماة السنة ٥٥ صفحة ١١٣ ، ومجلة القانون والاقتصاد السنة ٤٤ صفحة ١٦١ .

فهرس النقل البحرى للبضائع الكتاب الأول

صفحة

معاونو الناقل البحرى

٦

الباب الأول

٧

الريان

تعريف ١ - أولاً: تعيينه وعزله ٢، ٣ - ثانياً: وظائف الريان ٤ -
لوظيفة الفنية ٥ - ٩ الوظيفة التجارية ١٠ - ١٤ - ثالثاً: علاقة الريان بذوى
الشان فى الرحلة ١٥ - ١٧ - رابعاً: مسؤولية الريان ١٨ - ٢١ .

الباب الثانى

٢٩

الوكيل البحرى او امين السفينة

تعريف ٢٢ - اختياره ٢٤ - وظيفته ٢٦ - ٣٥ - التزاماته ٣٤ - حقوقه
٣٥ - مسؤوليته ٣٦ - ٣٩ امين السفينة وكيل عن الناقل لا عن المرسل اليه . ٤٠ - ٤١ .

٤٥

الباب الثالث

وكيل الشحنة او امين الحمولة

تعريف ٤٢ - ٤٥ - المركز القانونى لوكيل الشحنة ٤٦ ، ٤٧

٥١

الباب الرابع

وكيل الترانزيت

تعريف ٤٨ - ٥٠ - مركزه القانونى ٥١ - ٥٣ - واجباته ٥٤ - مسؤوليته ٥٦ - ٦٢ .

الباب الخامس

المقاوول البحرى

٥٩

مقاوول الشحن والتفريغ

تعريف ٦٣ - مركزه القانونى ٦٨ - ٦٩ - علاقته بالناقل ٧٠ - مسؤوليته
٧١ - مسؤولية الناقل عن اعمال المقاوول ٧٢ - هل يملك المرسل اليه مقاضاة
المقاوول مباشرة ٧٣ - ٨٠ .

الباب السادس
احكام مشتركة بين الوكلاء والمقاولين

٧٥

٨٦ - ٨١

الباب السابع
عقد الفطر

٧٩

٨٧

الباب الثامن
الارشاد

٨٥

تعريف ٩٠ - ٩١ - الارشاد فى ميناء الاسكندرية ٩٣ - هملية الارشاد
٩٤ - وظيفة المرشد ٩٥ - طبيعة رسم الارشاد ٩٦ - المسئولية عن الارشاد
٩٧ - مسئولية عن الارشاد ٩٨ - ١٠٥

الكتاب الثانى

٩٧

استغلال السفينة

الباب الأول

٩٧

الأحكام العامة

مقدمات

١٠٦ و ١٠٧ - صور استغلال السفينة ١٠٨ - ١١٠ - ظهور عقد النقل
البحرى ١١١ - ١١٣ - معيار التفرقة بين صور استغلال السفينة
١١٣ - ١١٢

١١٦

الفصل الأول

الرضا

الفرع الأول

١١٦

المبدأ والاستثناءات منه

كفاية الرضا واستثناءات ١٢٣ - ١٢٥

١١٨

الفرع الثانى

شروط الرضا

موضوع العقد ١٢٦ - ١٢٧

صفحة	الفرع الثالث
١١٩	أطراف العقد وإبرامه
	كيفية إبرام العقد - ١٢٨ - ١٤١ - شرط ستم ومنكرة حجز الفراغ ١٤١ ، ١٤٢ - عقد الإيجار بالحمولة ١٤٣
١٣١	الفصل الثاني
	عناصر الاتفاق
	الفرع الأول
	السفينة
١٣١	المبحث الأول: تعيين السفينة
	١٤٤ - ١٥٠
١٣٥	المبحث الثاني: صلاحية السفينة للخدمة المطلوبة
	١٥١ - ١٦٠ - شرط الإلغاء - ١٦١ - الاتفاقات الخاصة بصلاحية السفينة ١٦٢ .
	الفصل الثالث
١٤٥	إثبات العقد وتفسيره ونفاذه
	الفرع الأول
	إثبات العقد
	ضرورة المحرر ١٦٤ - ١٦٨ .
١٤٩	الفرع الثاني
	تفسير المشاركة
	١٦٨
	الفرع الثالث
١٥٠	نفاذ المشاركة
	١٧٠
١٥٢	الفصل الرابع
	حقوق المستاجر
	١٧١

صفحة

١٥٣

الفصل الخامس

التزام المستاجر بدفع الأجرة

الفرع الأول - عموميات

تعريف الأجرة ١٧٢

١٧٤

الفرع الثاني

ضمانات الوفاء بالأجرة

حق حبس البضاعة ١٧٣ - ١٧٥ - امتياز المؤجر على تملك البضاعة

١٧٦ - ١٧٨ .

الفصل السادس

١٥٩

التزام المستاجر برد السفينة

١٧٩

الفصل السابع

تنازع القوانين والاختصاص

١٦٠

الفرع الأول

تنازع القوانين

القانون واجب التطبيق ١٨١ - ١٨٨

١٦٨

الفرع الثاني

تنازع الاختصاص

الاحالة إلى محكمة معينة ١٨٨ - ١٩٠ - التحكيم ١٩١ - ١٩٢

١٧٩

الباب الثاني

تأخير السفينة غير مجهزة

١٧٩

الفصل الأول

تعريفه وطبيعته

الفصل الثانى

آثار العقد

إلتزامات المؤجر - السفينة ١٩٦ - ١٩٨ - إعادة تأجير السفينة ١٩٩ -
تعيين الربان والطاقم ٢٠٠ - أعياء إستخدام السفينة ٢٠١ - ٢٠٣ رد
السفينة إلى المؤجر ٢٠٣ ، ٢٠٤ - إنتهاء حق المستأجر فى استخدام
السفينة ٢٠٥ .

الفصل الثالث

تسادم الحقوق الناشئة من العقد

٢٠٦ ، ٢٠٧

الباب الثالث

احكام مشتركة فى إيجار السفينة المجهزة

٢٠٨ - ٢١٠

الباب الرابع

تأجير السفينة بالمدة

الفصل الأول

طبيعة العقد وتكوينه

٢١١ ، ٢١٢

الفصل الثانى

آثار العقد

تعداد ٢١٢ - ٢١٥

الفرع الأول

إلتزامات المؤجر

المبحث الأول : تقديم السفينة

وضع السفينة تحت تصرف المستأجر ٢١٦ - ٢١٩ - صلاحية السفينة
للملاحة ٢٢٠ - ٢٢٢

المبحث الثانى : تقديم خدمات للربان والبحارة

٢٢٣ - إنتقال الادارة للتجارية للمستأجر ٢٢٤ - ٢٢٧ - نتائج ذلك ٢٢٨

المبحث الثالث : مسؤولية المؤجر امام المستأجر

٢٢٩ - ٢٣١ الشرط باعفاء المؤجر من المسؤولية ٣٢٢

صفحة	الفرع الثاني
	إلتزامات المستأجر
٢٢٦	المبحث الأول : تحمل نفقات الاستغلال
٢٢٢	
٢٢٨	المبحث الثاني : إلتزام قيود إستعمال السفينة
٢٢٥ - ٢٢٩	شروط الميناء ٢٤٠ - ٢٥٠ - التآجير الباطن ٢٥١ -
	سلطة المستأجر في توقيع سندات شحن لحساب الربان ٢٥٢
٢٤٢	المبحث الثالث : الإلتزام برد السفينة
٢٥٢ - ٢٥٧	إمتداد المشاركة ٢٥٨ - الإلتزام المطلق بالرد عند نهاية
	المشاركة ٢٥٩
٢٤٩	المبحث الرابع : مسؤولية المستأجر أمام المؤجر
٢٦٠	
٢٥١	المبحث الخامس : دفع الأجرة
٢٦١ ، ٢٦٢	سحب السفينة من المستأجر ٢٦٣ - توقف المستأجر عن
	دفع الأجرة ٢٦٤
٢٥٦	الفرع الثالث
	مركز الطرفين أمام الغير
	الصور العملية للموضوع ٢٦٥ ، ٢٦٦ - أساس تحديد الشخص
	المسئول أمام الغير ٢٦٧
٢٥٩	المبحث الأول : المسؤولية التعاقدية
٢٦٨	
	المطلب الأول : الديون التعاقدية لحاجات السفينة ٢٦٩ ، ٢٧٠ ، سلطة
	الربان في توقيع سندات الشحن ٢٧١ ، ٢٧٤
	المطلب الثاني : قيام المستأجر بدور الناقل ٢٧٥ - ٢٨١
	المطلب الثالث : دعوى المؤجر ضد الشاحن والمستأجرين من الباطن
	٢٨٢ - ٢٨٤
	مسؤولية المؤجر التقصيرية ٢٨٥
٢٨٠	المبحث الثاني : حكم المساعدة البحرية
	٢٨٦ - ٢٩٠
٢٨٣	المبحث الثالث : المسؤولية التقصيرية عن أفعال الربان

صفحة	المطلب الأول : تحديد المسئول ٢٩٦ - ٢٩٦
٢٨٨	المبحث الرابع : أثر إمتياز الدين على السفينة
	٢٩٧
٢٩٠	المبحث الخامس : المسئولية على أساس الحراسة
	٢٩٩
٢٩٣	الباب الخامس
	لتأخير بالرحلة
	٣٠٠
	الفصل الأول
	للفرع الأول
٢٩٥	تعريف العقد وخصائصه
	٣٠١ - لربان يمثل المؤجر لا المستأجر ٣٠٢ - طبيعة الايجار بالرحلة
	٣٠٣
	الفرع الثاني
٣٠٠	إبرام العقد وإثباته
	٣٠٤ و ٣٠٥
٣٠١	الفصل الثاني
	إلتزامات الطرفين
	فكرة عامة ٣٠٦
٣٠٣	الفرع الأول
	إلتزامات المؤجر
	تعداد ٣٠٧
٣٠٣	المبحث الأول : السفينة
	٣٠٨
٣٠٧	المبحث الثاني : المعاونة فى شحن البضاعة
	٣١٠ - ٣١٨ - إثبات الشحن ٣١٩ - متى يوقع سند الشحن ٣٢٠ - لمن
	يسلم سند الشحن ٣٢١ - وظيفة سند الشحن ٣٢٢ - ٣٢٧
٣٢٤	المبحث الثالث : رص أو تستيف البضاعة
	٣٢٨ - ٣٣٢
	(م ٤٤ - لنقل البحري)

صفحة

- ٢٢٧ المبحث الرابع : الرحيل
تغيير السفينة فى الطريق ٢٢٣ - الذهاب إلى ميناء الوصول ٢٣٤ -
٢٣٦ - الانحراف عن الطريق ٢٣٧ - شروط الرسو ٢٣٨ ، ٢٤٠ - مدة
الرحلة والطوارئ أثناء الرحلة ٢٤١ ، ٢٤٢
٢٣٩ المبحث السادس : رعاية البضاعة
٢٤٢
٢٤٠ المبحث السادس : تفريغ البضاعة
المقصود بالتفريغ ٢٤٤ - الملزم بالتفريغ ٢٤٥ ، ٢٤٦ - الالتزام
بالتفريغ - شرط التفريغ التلقائى ٢٤٧ - ٢٥٠ - التحقق من البضاعة
وفحصها ٢٥١

الفرع الثانى

- ٢٤١ إلزامات المستاجر
المبحث الأول : دفع الأجرة
٢٥٢ - ٢٥٧ - إستثناءات : أولاً : عدم تنفيذ العقد من جانب المؤجر
٢٥٨ - ٢٦١ - ثانياً : من جانب المستاجر ٢٦٢ - تخلف المستاجر عن تقديم
الحمولة ٢٦٣ - تقديم جزء فقط من الحمولة ٢٦٤ ، ثالثاً : عدم التنفيذ بقوة
قاهرة ٢٦٥ - شروط استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث ٢٦٦
٢٦٤ المبحث الثانى : احكام الوفاء بالأجرة
٢٦٧ - ٢٧٠ - مركز المرسل إليه ٢٧١ - مركز المستاجر ٢٧٢
٢٦٨ المبحث الثالث : كيفية الوفاء بالأجرة
٢٧٣ - ٢٧٥
٢٧٠ المبحث الرابع : إلزام المستاجر بتقديم البضاعة
٢٧٧ - ٢٨٢ - جزاء هذا الالتزام ٢٨٤ - شرط تأكيد تاريخ الشحن
٢٨٥

٢٧٩

الفرع الثالث

- ٢٧٩ إلزامات الطرفين فى عمليات الشحن والتفريغ
المبحث الأول : وضع السفينة تحت تصرف المستاجر
رحلة الاستعداد ٢٨٧ ، ٢٨٨ - تحديد الميناء الذى تتجه إليه لبدء الشحن
٢٨٩ - ٢٩١ - تعيين المحطة التى تقف عندها السفينة ٢٩٢ ، ٢٩٣ - شرط
حسب الأوامر ٢٩٤ ، ٢٩٥

صفحة

٣٩٦ المبحث الثاني : شروط تحديد ميناء ومكان الشحن أو التفريغ
فكرة عامة ٣٩٦ - شرط « دائماً عائمة » - ٣٩٧ - ٤٠١ - شرط ميناء مأمون
وشرط مرسى مأمون ٤٠٢ - ٤٠٤ - شرط « أو أقرب ما يكون » ٤٠٥ - ٤٠٨
استعداد السفينة للعمليات ٤٠٩ - صلاحية السفينة للملاحة (لشحن)
٤١٠ - ٤١٣ - إتمام الإجراءات القانونية ٤١١ - إعداد السفينة للعمليات ٤١٢ ،
٤١٣

٤٠٧ المبحث الثالث : عمليات الشحن والتفريغ
الاحطار من الربان بأن السفينة مستعدة ٤١٤ - الاحطار بقرب الوصول
٤١٥ - شكل الاحطار بالاستعداد ٤١٦ ، ٤١٧ - مدد الشحن والتفريغ ٤١٨ -
المنكرة الايضاحية ٤١٩

الفصل الثالث

٤١٨ مركز المؤجر والمستاجر في المشاركة بالرحلة
امام الغير

تقديم ٤٢٠ ، ٤٢١ ، ٤٢٢ - صورتان ٤٢٣ - مركز المستاجر ٤٢٥ -
اولاً : أثر كون المؤجر ناقلاً امام الغير في علاقته بالمستاجر ٤٢٦ ، ٤٢٧ -
ثانياً : المؤجر لا يتصل مباشرة بالغير ٤٢٨ - القضاء في فرنسا ٤٢٩ ، ٤٣٠ ،
٤٣١ - حكم المشروع المصري ٤٣٢ ، ٤٣٣
ثالثاً : صورة المشاركة على السفينة بأكملها ٤٣٥

٤٢٠ الكتاب الثالث
عقد النقل البحري

مقدمة ٤٣٧

الباب الأول

في القانون المصري

٤٤٢ الفصل الأول
تعريف

تعريف ٤٣٨ - تمييزه عن غيره من العقود ٤٣٩ - عمليات النقل ٤٤٠ -
التغيير المكانى ٤٤١ - متى يعتبر النقل بحرياً ٤٤٢ - تمييزه عن غيره من
العقود البحرية ٤٤٣ - تعريف تشريعى ٤٤٤ - خصائصه فى القانون ٤٤٥ -
المنكرة الايضاحية ٤٤٦ - الأحكام القانونية - احكام أمرة ٤٤٧ - ولولم يصدر
سند شحن ٤٤٨ - المنكرة الايضاحية ٤٤٩

صفحة

٤٣١

الفصل الثاني

تكوين العقد وأطرافه وإثباته

الفرع الأول:

أطرافه ٤٥٠ - الناقل ٤٥١ - الشاحن ٤٥٢ ، المرسل إليه ٤٥٣ ، ٤٥٤

الفرع الثاني: الرضا وإثباته (سند الشحن)

الرضا ٤٥٥ ، ٤٥٦ - موضوعه ٤٥٧ - ضرورة الكتابة في إثباته ٤٥٨ -

التنفيذ كوسيلة للإثبات ٤٥٩

الفرع الثالث: سند الشحن وبياناته

٤٣٩

المطلب الأول: سند الشحن

تعريف ٤٦٠

المطلب الثاني: بياناته

٤٤٠

البيانات ٤٦١ ، ٤٦٢ - المذكرة الإيضاحية ٤٦٣ - نوعا البيانات ٦٦٤ -

البيانات الكائنة ٤٦٥ - المذكرة الإيضاحية ٤٦٦ - البضائع المشحونة خارج

العقد ٤٦٧ - البضائع الخطرة ٤٦٨

المطلب الثالث: تحفظات سند الشحن

٤٤٨

نطاقها ٤٦٩ - شروط صحة التحفظ أى نفاذه ٤٧٠ - آثار التحفظ الصحيح

٤٧١ ، ٤٧٢ ، ٤٧٣

المطلب الرابع: نسخ سند الشحن وتوقيعه ٤٧٤

٤٥٤

المطلب الخامس: حجية سند الشحن فى الإثبات

٤٥٥

النصوص ٤٧٥ - أحكام محكمة النقض ٤٧٦ - سند الشحن الصادر تنفيذاً

لمشاركة لإيجار ٤٧٦ - التعارض بين عقد الإيجار وسند الشحن ٤٧٧ - شكل

سند الشحن وتداوله - للحامل الشرعى ٤٧٧ ، ٤٧٨

المطلب السادس: حماية المرسل إليه من البيانات التى لم يكن طرفاً فيها ٤٦٤

٤٧٩

المبحث السادس: أنون التسليم

٤٦٦

النصوص والأحكام ٤٨٠

الفرع الثالث: تنفيذ العقد

٤٩٩

المبحث الأول: من جانب الناقل

المطلب الأول: تسليم الناقل البضاعة (أخذها فى عهده)

٤٦٩

كيفية تسليم الناقل البضاعة ٤٨١ إلى ٤٨٣

صفحة

المطلب الثاني: شحن البضاعة ورسوها والرحيل بها والمحافظة عليها ٤٧٠
الشحن ٤٨٤، ٤٨٥ - الشحن على السطح ٤٨٦ - المذكرة الايضاحية
٤٨٧ - رس البضاعة ٤٨٨، الرحيل وطريق الرحلة ٤٨٩ - رعاية البضاعة
٤٩٠ - إخطار المرسل إليه بوصول السفينة ٤٩١ - فك البضاعة ٤٩٢

المطلب الثالث: التفريغ ٤٧٩

كيفية ٤٩٣

المطلب الرابع: تسليم البضاعة ٤٨٢

تعريفه وكيفية ٤٩٤ - التفريغ والتسليم ٤٩٥ - التحقق من البضاعة
وفحصها ٤٩٦ - التسليم لمصاحب الحق فيه ٤٩٧ - التسليم لوكيل الشحن ٤٩٨ -
التسليم بواسطة الوكيل البحري ٤٩٩ - التسليم لمصلحة الجمارك ٥٠٠ - أساس
حق المرسل إليه في الاستلام ٥٠١ - التزاحم بين حملة نسخ السندات ٥٠٢،
٥٠٣ - إثبات الاستلام ٥٠٤ - وقت الاستلام ٥٠٥ - إمتناع المرسل إليه عن
الاستلام ٥٠٦ - المذكرة الايضاحية ٥٠٧ - حالة تقديم خطاب غياب سند الشحن
٥٠٨

المبحث الثاني: تنفيذ العقد من جانب المشتري ٤٩٨

المبحث الأول: الالتزام بنفع الأجرة ٤٩٨

تعريف الأجرة ٥٠٩ - استحقاقها ٥١٠ - مدى ارتباط الالتزام بالأجرة
بالتزامات الناقل ٥١١ - ملتزم بنفع الأجرة ٥١٢ - المذكرة الايضاحية
٥١٣ - شرط استحقاق الأجرة أيأ كانت الحوادث ٥١٤

٥٠٢ الفرع الرابع

مسئولية الناقل

المبحث الأول: عموميات

المذكرة الايضاحية ٥١٥ - طبيعة مسؤولية الناقل ٥١٦، الالتزامات
التي يؤدي الاخلال بها إلى مسؤولية الناقل ٥١٧ - صور الضرر وقدر
التعويض ٥١٨، ٥١٩ - الأصل مسؤولية الناقل ٥٢٠ - المذكرة الايضاحية
٥٢١ - مسؤولية الناقل تقوم على خطأ مفترض ٥٢٢ - المسؤولية عن
التأخير ٥٢٣ - معنى هلاك البضاعة وتلفها ومعنى التأخير في وصولها
٥٢٤

٥١١ المبحث الثاني: حالات مستبعدة من المسؤولية

الملاحه للساحلية والنقل بمشارطة إيجار ٥٢٥ - حالات أخرى ٥٢٦ -
المذكرة الايضاحية ٥٢٧ - صور أخرى (خطأ الشاحن) ٥٢٨ - العيب الذاتي
للبضاعة، عيوب التنظيف، الانتقاذ البحري، عجز الطريق ٥٢٩

المبحث الثالث : إثبات وقت وقوع سبب الضرر/ إثبات التأخير ٥٣٠
إخطار الناقل بالهلاك والتلف ٥٣١ - شكل الاخطار ٥٣٢ - المدة
المقررة للاخطار واثر ونطاق الاخطار وأحكامه ٥٣٣ - معاينة البضاعة عند
الاستلام ٥٣٤ - المذكرة الايضاحية ٥٣٥ - بطلان الاتفاقات المخففة
للمسئولية ٥٣٦ - المذكرة الايضاحية ، حالات التعويض الكامل ٥٣٨ - الحد
الأقصى القانوني للتعويض ٥٤٠ - المذكرة الايضاحية ٥٤١

٥٣٠

المبحث الرابع المسئولية عن التأخير
أحكامها ٥٤٢ - المذكرة الايضاحية ، التعويض الكامل ، إخطار الناقل
قبل الشحن بطبيعة وقيمة البضاعة ٥٤٤ - المذكرة الايضاحية ٥٤٥

الفرع الخامس

٥٣٩

النقل للمتابع

تعريف ٥٤٦ - النقل المختلط ٥٤٧ ، النقل المتتابع البحري ٥٤٨ -
الدعوى ضد الناقل الأول ٥٤٩ - للدعوى ضد الناقل المتوسط ٥٥٠ -
الدعوى ضد الناقل الأخير ٥٥١ ، أحكام القانون البحري الجديد ٥٥٢ -
المذكرة الايضاحية ٥٥٣

٥٣٩

الفرع السادس

دعوى المسئولية

١ - أطراف الدعوى

للمدعى ٥٥٤ ، ٥٥٥ ، ٥٥٦ - المدعى عليه ٥٥٧

٢ - أوراق الدعوى

٥٥٨

٣ - الاختصاص

للتحكيم ٥٥٩

٤ - إنقضاء الدعوى الناشئة عن عقد النقل

٥٦ - المذكرة الايضاحية ٥٦١ - وقت التقادم وتعديله والتنازل عنه
٥٦٢ - المذكرة الايضاحية ٥٦٣

الفرع الثاني

النقل البحري الدولي

طبقاً لاتفاقية بروكسل

تاريخ وضع الاتفاقية ٥٦٤ ، ٥٦٥ ، ٥٦٦ ، ٥٦٧ ، ٥٦٨

الفرع الأول

نطاق تطبيق الاتفاقية

أولاً : دولياً

ثانياً : فنياً

النقل بسند شحن ومشارطات الإيجار ٥٧٠ ، ٥٧١ - النقل غير العادي
٥٧٢ - الحيوانات الحية والشحن على السطح ٥٧٣ - المرحلة البحرية
وحدها ٥٧٤ - الملاحة الساحلية ٥٧٥

الفرع الثاني

احكام الاتفاقية الموضوعية

المبحث الأول : مركز الناقل وإلتزاماته

تمهيد (١ - ٥٧٨) بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للسفر
٥٧٩ - العناية بالبضاعة ٥٨٠ - تسليم سند شحن بيانات معينة ٥٨١ ،
٥٨٢ ، ٥٨٣

المبحث الثاني : مسئولية الناقل

إلتزامه هو في الأصل إلتزام بينا، عناية ٥٨٤ - حالات إعفاء الناقل من
المسئولية ٥٨٥ ، ٥٨٦ ، ٥٨٧ ، ٥٨٨ ، ٥٨٩ ، ٥٩٠ ، ٥٩١ - البضائع
الخطرة ٥٩٢

المبحث الثالث : التحديد القانوني لمسئولية الناقل

٥٩٣ - ٥٩٤ - خصائصه ٥٩٥ - ٦٠٠

المبحث الرابع : لشروط المحرمة قانوناً

المبحث الخامس : مركز الشاحن

المبحث السادس : دعوى المسئولية

الباب الثالث

إتفاقية هامبورج لنقل البضائع

تقديم ٦١٠ ، ٦١١

الفصل الأول

نطاق تطبيق الاتفاقية

- ١ - عقد النقل البحري الخاضع للاتفاقية ٦١٢
- ٢ - نطاق الاتفاقية من حيث الدولية ٦١٢ ، شرط برامونت ٦١٤
- ٣ - تفسير الاتفاقية ٦١٥

الفصل الثاني

وثائق النقل

٦٢٧.

تعريف سند الشحن ٦١٦ ، ٦١٧ - بيانات سند الشحن ٦١٩ - جزاء بيانات سند الشحن ٦٢٠ - حجية السند في الإثبات ٦٢١ - التحفظات ٦٢٢ - ضمان الشاحن صحو البيانات ٦٢٣ - خطابات الضمان ٦٢٤ - وثائق النقل الأخرى ٦٢٥

الفصل الأول

مسئولية الناقل البحري

٦٣٥

اطراف العقد ٦٢٦ - فترة المسؤولية ٦٢٧ - إلتزامات الناقل ٦٢٨ - المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية ٦٢٩ - الشحن على السطح ٦٣٠ - تعدد الناقلين ٦٣١ - إستثناء من المسؤولية (١) الحريق ٦٣٢ - (٢) الانقاذ ٦٣٣ - تعدد أسباب الضرر ٦٣٤ - حدود المسؤولية ٦٣٥ - حرمان الناقل من المسؤولية ٦٣٦ - مسؤولية التابعين ٦٣٧ - بطلان شروط الاعفاء وشروط تجديد المسؤولية ٦٣٨ - مسؤولية الشاحن ٦٣٩ - المسؤولية، عن البضائع ٦٤٠

٦٤٦

الفصل الرابع

الدعوى الناشئة عن العقد

الايخطار الموجه للناقل ٦٤١ - الاخطار الموجه للشاحن ٦٤٢ - تقادم الدعوى ٦٤٢ - الاختصاص ٦٤٣ - التحكيم ٦٤٤

ملحق الكتاب

- (١) نصوص إتفاقية هامبورج لنقل البضائع ١٩٧٨
- (٢) مراجع للمؤلف
- فهرس

٦٥١

٦٨١

٦٨٤

تم الطبع بمطبعة جامعة القاهرة
والكتاب الجامعى
المدير العام
البرنس حمودة حسين عمر

رقم الايداع ١٩٩٢/٢٧١٠

الترقيم البولى : 7 - 0807 - 04 - 977

